ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

RELATORIO

DO ANNO DE 1880

APRESENTADO

AO ILLM. E EXM. SR. CONSELHEIRO

MINISTRO E SECRETARIO D'ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS

PELO ENGENHEIRO

Herculano Velloso Ferreira Penna

DIRECTOR DA MESMA ESTRADA

RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA NACIONAL

1881

42—81

Illm.º e Exm.º Sr.

Concedida por Decreto de 22 de Junho do anno passado a exoneração pedida por meu antecessor, dignou-se o Governo Imperial honrar-me com a nomeação de Director desta Estrada, por Decreto de 23 do mesmo mez.

Como, porem, me achasse então na Europa em commissão do mesmo Governo, só pude d'ali partir a 14 de Agosto, e chegando a esta Côrte no 1.º de Setembro, entrei, no dia 6 deste ultimo mez, no exercicio do referido cargo que, entretanto, foi preenchido interinamente pelo Sr. Chefe do Trafego Jorge Rademaker Grunewald.

Cumprindo hoje um dos deveres de meu novo cargo, venho apresentar a V. Ex.ª o Relatorio geral do anno de 1880.

Deos guarde a V. Ex.ª

Illm.º e Exm.º Sr. Conselheiro Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

O DIRECTOR,

Herculano V. Ferreira Penna

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

I

Extensão da estrada em trafego

No dia 27 de junho de 1880 foi entregue ao trafego a Estação de Barbacena, na cidade do mesmo nome, em Minas Geraes, tendo a extensão do novo trecho de linha, do Sitio á dita estação, o desenvolvimento de 15.^{k}030.

Ficou elevada por esse facto a 641.^{k}053 a extensão total da Estrada em trafego, a saber:

Linha Central, da Côrte a Barbacena.....	378.^{k}425
Ramal da Gambôa, até o caes.....	1. 123
» do Campinho.....	1. 524
» de Santa Cruz.....	34. 090
» de Macacos.....	4. 929
» de S. Paulo	157. 198
» do Porto Novo do Cunha.....	63. 764

A extensão média, porém, da parte em trafego durante o anno, foi de 633.^{k}725.

Além da Estação de Barbacena, foi mais aberta ao serviço do trafego, no dia 25 de Outubro de 1880, a Estação maritima da Gambôa, para onde foi transferido especialmente o serviço da entrega do café, que já ia encontrando na Estação Central do Campo da Acclamação difficuldades quasi insuperaveis pela insufficiencia do espaço indispensavel para o descarregamento, separação, conferencia, etc.

II

Contabilidade

Por Decreto n. 7932 de 11 de dezembro de 1880 foi creada nesta Estrada de ferro uma Secção especial de Contabilidade com o respectivo Regulamento, tendo sido igualmente approvado por Portaria de 14 de outubro do mesmo anno o Regulamento provisorio para a arrecadação da receita da Estrada.

Os resultados, porém, desses novos Regulamentos só se tornaram efficazes durante o corrente anno de 1881 no principio do qual tiveram vigor.

1.º Custo da estrada

O capital empregado na Estrada em trafego, em 31 de dezembro de 1880, era o seguinte:

Linha Central 1ª Secção	7.697:217$085
» 2ª »	13.395:294$278
» 3ª »	4.638:160$396
» 4ª »	11.845:736$849
» 5ª » até Barbacena	12.307:475$494
Ramal de Santa Cruz	1.090:503$393
» de Macacos (inclusive a estação)	61:695$557
» de S. Paulo	10.243:155$108
» do Porto Novo do Cunha	5.294:708$878
» do Paty do Alferes (exploração)	11:678$770
Estações, inclusive S. Diogo e Gamboa	8.022:794$388
Officinas e depositos em S. Diogo	1.194:116$437
Officinas do Engenho de Dentro	1.416:103$625
Casas de machinas na Barra e Entre-Rios	98:263$247
	77.316:903$505

Transporte	77.316:505
Material rodante	8.068:516$162
Moveis e utensilios	192:960$080
Proprios diversos	200:600$590
Animaes	180$000
Somma	85.779:160$337
Material em ser	1.749:703$182
	87.528:863$519

A importancia acima indicada de 85.779:160$337, dividida pela extensão (641.k053) da Estrada em trafego, dá para o custo médio por kilometro (incluindo o ramal da Gambôa e estação maritima) a quantia de 133:809$779.

2.º Receita e despeza do custeio

A receita geral dá Estrada em 1880, deduzidas as verbas de receita susceptiveis de annullação pelas verbas correspondentes de despeza, foi de	11.309:973$408
e em 1879	11.163:525$867
Differença para mais em 1880	146:447$541
Foram mais arrecadadas durante o anno de 1880, além da importancia acima de	11.309:973$408

as seguintes verbas, escripturadas como despeza a annullar:

Indemnizações	8:319$126
Materiaes cedidos a emprêzas diversas e a particulares	135:677$155
Obras feitas por conta de diversas emprezas e particulares	40:660$164
Quotas das despezas nas estações de entroncamento, pagas pelas companhias em trafego mutuo, inclusive desvios	30:966$037
Total da receita em 1880	11.525:595$890

Comparação da renda total do trafego e de outras fontes, nos annos de 1880 e 1879:

RECEITA	1880	1879	DIFFERENÇAS EM 1880	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Renda do trafego	11.250:520$730	11.105:725$890	144:794$840	
» do proprios	37:605$700	27:496$664	10:108$036	
Rendas diversas	10.884$856	19:863$818	.....	8:978$962
Multas	10:962$522	10:439$495	523$027	
	11.309:973$408	11.163:525$867	155:426$503	8:978$962

O seguinte quadro mostra a renda do trafego, total e por kilometro da extensão média da linha, em cada um dos annos decorridos desde 1858 em que foi inaugurada a estrada:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	RENDA		DIFFERENÇA POR CENTO NA RENDA	
			TOTAL	POR KILOMETRO	PARA MAIS	PARA MENOS
	k					
1858	50.833	.....	295:833$130	5:819$713		
1859	61.675	21,32	720:900$543	11:688$699	153,67	
1860	61.675	.....	920:765$784	14:929$157	27,72	
1861	65.144	5,62	1.099:814$088	16:882$828	19,44	
1862	70.102	7,45	1.021:508$835	14:593,849	.....	7,65
1863	79.466	13,32	1.001:997$249	12:609$131	.....	1,95
1864	99.397	25,08	1.211:615$205	12:189$655	20,92	
1865	125.204	25,96	1.761:666$485	14:070$969	45,39	
1866	138.249	10,41	1.858:076$925	13:440$058	5,47	
1867	176.015	27,31	2.523:206$721	14:335$691	35,82	
1868	202.598	15,10	2.808:312$250	13:861$648	11,29	
1869	212 311	4,79	4.325:816$900	20:374$997	54,03	
1870	221.763	4,45	4.449 010$565	20:062$996	2,84	
1871	275.118	24,06	5.434:984$370	19:755$102	22,16	
1872	319.563	16,15	5.734:934$010	17:936$779	5,46	
1873	363.409	13,72	6.384:309$360	17:567$835	11,38	
1874	391.423	7,70	7.604:032$200	19:426$534	19,05	
1875	445.537	13,82	8.079:700$923	18:134$747	6,25	
1876	501.525	12,56	7.987:221$580	16:022$068	.....	1,15
1877	516.197	2,92	9.269:261$019	17:064$107	10,05	
1878	583.360	13,00	9.970:500$070	17:094$247	7,55	
1879	621.752	6,58	11.105:725$890	17:861$986	11,38	
1880	633.725	1,92	11.250:520$730	17:753$000	1,30	

A despeza geral do custeio foi:

Em 1879 . . . . . 4.766:201$802

Em 1880 . . . . . 5.372:412$081

Sendo a differença para mais em 1880 . . . . . 606:210$279

A despeza geral foi distribuida pelas diversas repartições da estrada, em 1880, do modo seguinte:

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração central	87:310$075	13:252$668	100:562$743
Trafego	1.165:5[illegible]2$087	112:65[illegible]$683	1.278:189$670
Locomoção	692:106$433	909:741$493	1.601:847$926
Via permanonto o odificios	1.362:246$526	865:216$353	2.227:462$879
Telegrapho	95:046$386	53:818$503	148:864$889
Commissão do oxamo do contas	15:171$587	312$377	15:483$974
Somma	3.417:413$994	1.954:998$087	5.372:412$081

Quadro comparativo da despeza de cada uma das repartições nos dous annos de 1880 e 1879:

	1880	1879	DIFFERENÇA EM 1880	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Administração central	100:562$743	96:845$198	3:717$545	
Trafego	1.278:189$670	1.136:834$742	141:354$928	
Locomoção	1.601:847$926	1.602:743$951	.....	896$025
Via permanonto o edificios	2.227:462$879	1.829:997$384	397:465$495	
Telegrapho	148:864$889	99:780$527	49:084$362	
Commissão do oxamo	15:483$974	.....	15:483$974	
Somma	5.372:412$081	4.766:201$802	607:106$304	896$025

A despeza total por kilometro da extensão média em trafego foi:

Em 1880 ..... 8:454$655

» 1879 ..... 7:667$366

Differença para mais em 1880 ..... 787$289

O seguinte quadro mostra a distribuição da despeza kilometrica pelas differentes repartições da Estrada, e a relação de cada uma das verbas para a despeza total:

	DESPEZA POR KILOMETRO	RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA TOTAL
Administração central	158$685	1,88
Trafego	2:016$916	23,86
Locomoção	2:529$248	29,91
Via permanente o edificios	3:514$872	41,58
Telegrapho	234$904	2,77
Total	8:454$655	100,00

Tendo sido a renda bruta em 1880 ..... 11.309:973$408

e o custeio ..... 5.372:412$081

a renda liquida foi ..... 5.937:561$327

que comparada com a de 1879 ..... 6.405:355$276

apresenta para menos a differença de ..... 467:793$949

A relação da despeza para a receita

foi em 1880..... 47,50 %

e em 1879..... 42,66 %

O seguinte quadro mostra a renda do trafego, custeio, e renda liquida do trafego e a relação por % do custeio para a renda bruta desde o anno de 1858 em que foi a Estrada inaugurada :

ANNOS	RECEITA BRUTA DO TRAFEGO (1)	CUSTEIO (2)	RENDA LIQUIDA	RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA A RENDA BRUTA
1858	295:845$130	172:092$265	123:752$865	58,16 %
1859	720:900$543	606:870$493	114:030$050	84,18 %
1860	920:765$784	611:402$672	309:363$112	66,40 %
1861	1.099:814$988	697:836$382	401:978$606	63,45 %
1862	1.021:598$835	817:107$776	204:491$059	79,98 %
1863	1.001:997$249	854:108$521	147:888$728	85,24 %
1864	1.211:614$205	964:199$300	247:415$905	79,57 %
1865	1.761:666$485	1.096:401$081	665:265$404	62,21 %
1866	1.858:076$025	847:844$642	1.010:231$383	45,63 %
1867	2.523:296$721	1.100:862$319	1.422:434$402	43,62 %
1868	2.8[illegible]8:342$250	1.242:011$191	1.566:331$059	44,22 %
1869	4.325:816$900	1.845:661$929	2.480:154$971	42,66 %
1870	4.449:010$565	1.875:110$430	2.573:900$135	42,14 %
1871	5.434:984$530	2.387:676$875	3.047:307$495	43,93 %
1872	5.731:931$010	3.220:533$144	2.511:397$866	56,18 %
1873	6.384:309$360	3.476:252$827	2.908:056$533	54,44 %
1874	7.604:032$290	3.381:894$113	4.222:138$177	44,47 %
1875	8.079:700$923	3.893:616$782	4.185:084$141	48,19 %
1876	7.987:221$580	4.273:793$135	3.713:428$445	54,50 %
1877	9.269:261$019	5.289:017$560	3.980:243$459	57,05 %
1878	9.970:500$070	5.447:794$136	4.522:705$934	54,63 %
1879	11.105:725$890	4.669:356$664	6.476:369$282	42,04 %
1880	11.250:520$730	5.255:365$364	5.994:155$366	46,72 %

(1) Com exclusão da renda de proprios, eventual, etc., por não ter sido considerada nos annos anteriores a 1877.

(2) Excluida a despeza com a Administração Central não contemplada no custeio dos annos anteriores a 1877.

3.° Receita e despeza por exercicio financeiro.

A receita effectiva no exercicio de 1879-1880 foi de...	10.414:737$923
e a despeza effectiva por conta do credito ordinario no mesmo periodo.....	5.329:458$790
ficando o saldo de.....	5.085:279$133
Comparada a receita effectiva do exercicio de 1878-1879	10.880:959$097
com a do exercicio de 1879-1880.....	10.414:737$923
Differença para menos no ultimo exercicio.....	466:221$174
No exercicio de 1878-1879 a despeza effectiva foi de...	5.452:332$570
E no de 1879-1880.....	5.329:458$790
Differença para menos no exercicio de 1879-1880.....	122:873$780

Para o exercicio de 1882-1883 as despezas provaveis com a parte em trafego são orçadas em 7.188:620$000, a saber:

Administração Central		99:800$000
Trafego		1.187:020$000
Telegrapho		343:800$000
Secção de Contabilidade		111:000$000
Locomoção: conducção dos trens e conservação de material rodante	1.944:000$000	
Augmento de carros e wagões e de 5 telheiros nas officinas	810:000$000	2.754:000$000
Via permanente: conservação ordinaria e reparação	2.110:000$000	
Obras novas	583:000$000	2.693:000$000
		7.188:620$000

Nos seguintes capitulos, relativos ás diversas secções do serviço da estrada, acham-se mais circumstanciadamente desenvolvidas as informações que acima ficam expostas em resumo.

III

Trafego

1.º Movimento e receita

Numero e percurso dos trens

Durante o anno de 1880 houve diariamente os seguintes trens regulares:

NA 1ª SECÇÃO

	Dias uteis	Dias santificados
De viajantes dos suburbios	26	28
Mixtos dos suburbios	2 (1)	
De viajantes do interior	4	4

(1) Eram de cargas até 29 de fevereiro.

	Dias uteis	Dias santificados
Mixtos do interior	6	6
De cargas	2	2
NA 2ª SECÇÃO		
De viajantes	4	4
Mixtos	6	6
De cargas	2	2
NA 3ª SECÇÃO		
De viajantes	2	2
Mixtos	4	4
NA 4ª SECÇÃO		
Mixtos	4	4
NA 5ª SECÇÃO		
Mixtos	4	4
NO RAMAL DE S. PAULO		
De viajantes	2	2
Mixtos	6	6
NO RAMAL DE PORTO NOVO		
Mixtos	4	4
NO RAMAL DE SANTA CRUZ		
Mixtos	4	4
NO RAMAL DE MACACOS		
Mixtos	4	4

O seguinte quadro mostra o numero e percurso de cada especie de trens, tanto regulares, como facultativos e especiaes, nos annos de 1880 e 1879:

TRENS	1880		1879	
	NUMERO	PERCURSO EM KILOMETROS	NUMERO	PERCURSO EM KILOMETROS
Trens do passageiros dos suburbios	10.248	163.968	8.884	136.819
» » » do interior	2.196	340.380	2.190	337.952
» mixtos	12.314	1.021.920	11.680	991.811
» do cargas	3.295	184.917	2.860	157.263
» especiaes	318	7.026	455	11.352
	28.371	1.718.211	26.069	1.635.197

O numero e percurso dos trens nas diversas secções e ramaes foram em 1880:

1ª SECÇÃO

	Numero	Percurso em kilometros
Trens dos suburbios	10.248	163.968
» de viajantes do interior	1.464	90.768
» mixtos	2.196	136.152
» de cargas	1.140	67.092
» especiaes	238	2.600

2ª SECÇÃO

Trens de viajantes	1.464	68.808
» mixtos	2.196	103.212
» de cargas	1.662	78.114
» especiaes	12	564

3ª SECÇÃO

Trens de viajantes	732	65.880
» mixtos	1.464	131.760
» de cargas	63	5.670
» especiaes	7	630

4ª SECÇÃO

Trens mixtos	2.066	117.900
» de cargas	230	18.400
» especiaes	19	1.180
Transporte		1.052.698

5ª SECÇÃO

	Numero	Percurso em kilometros
Transporte.....		1.052.698
Trens mixtos.....	1.464	147.864
» de cargas.....	50	4.289
» especiaes.....	7	662

RAMAL DE S. PAULO

Trens de viajantes.....	732	114.924
» mixtos.....	2.196	229.848
» especiaes.....	4	628
» de cargas.....	70	6.242

RAMAL DE PORTO NOVO

Trens mixtos.....	1.464	93.696
» de cargas.....	80	5.110
» especiaes.....	10	528

RAMAL DE SANTA CRUZ

Trens mixtos.....	1.464	48.312
» especiaes.....	6	198

RAMAL DE MACACOS

Trens mixtos.....	1.464	13.176
» especiaes.....	4	36
Percurso total dos trens em 1880		1.718.211
» » » » » 1879		1.635.197
Differença para mais em 1880		83.014

Composição média dos trens

O numero médio de vehiculos por trem-kilometro nas diversas secções foi :

	1a secção	2a secção	3a secção	4a secção	5a secção	Ramaes de S. Paulo	Ramaes de Porto Novo	Ramaes de Santa Cruz	Ramaes de Macacos	Em geral no anno 1880	Em geral no anno 1879
Nos trens dos suburbios	8,48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,48	9,02
» » de viajantes do interior	9,51	9,20	6,95	.....	.....	7,23	.....	.....	.....	8,18	7,62
» » mixtos	21,20	18,20	24,67	10,81	8,52	16,05	12,13	6,75	3,89	16,49	15,71
» » de cargas	23,52	16,66	17,69	11,34	14,41	12,94	25,46	.....	.....	18,76	19,33
» » mixtos e de cargas reunidos	21,96	17,53	24,01	10,88	8,69	16,40	12,82	6,75	3,89	16,84	16,21
» » especiaes	4,61	14,47	8,79	6,77	8,39	9,77	8,80	11,16	2,39	7,49	7,13
Numero médio de vehiculos em geral por trem-kilometro	14,62	15,24	18,70	10,85	8,69	13,36	12,80	6,77	3,89	13,71	13,77

Percurso dos vehiculos

Eis o quadro geral do percurso dos vehiculos de passageiros, mercadorias e outros em serviço do trafego :

	Kilometros percorridos pelos carros de : Viajantes	Bagagem	Animaes	Correio e dos conductores	Mercadorias Carregados	Mercadorias Vazios	Percurso total
Suburbios	1.174.660	188.000	1.850	.....	18.169	8.713	1.391.392
1a Secção	950.208	392.407	278.471	136.152	3.039.852	543.715	5.340.805
2a Dita	641.764	277.868	180.008	103.212	2.184.001	464.800	3.821.653
3a Dita	564.627	20[illegible].572	132.974	131.760	2.314.508	470.487	3.814.628
4a Dita	282.808	121.726	47.232	117.120	732.940	189.436	1.491.262
5a Dita	319.573	136.506	63.446	133.340	464.868	211.018	1.328.751
Ramal do S. Paulo	987.819	352.411	618.213	344.582	1.944.343	493.044	4.710.412
Idem do Porto Novo	233.053	95.532	43.514	47.232	707.338	144.898	1.271.477
Idem do Santa Cruz	151.565	48.882	7.898	33.456	67.749	19.037	328.587
Idem de Macacos	26.416	13.208	723	.....	9.033	2.047	51.427
Vehiculos-kilometros	5.302.493	1.827.112	1.374.329	1.046.854	11.452.801	2.546.805	23.550.394
Idem em 1879	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22.515.567
Differença para mais em 1880	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.034.827

O percurso de todos os vehiculos, inclusive o serviço do lastro (416,992 kilom.) foi de 23.967.386 kilometros.

Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte dos viajantes, não comprehendendo as concessões gratis e os transportes em serviço da Estrada

			EM 1880	EM 1879
Numero de passageiros embarcados.	Nos trens dos suburbios	1ª Classe...	393.021	597.491
		2ª »	1.187.299	1.011.562
		Em geral...	1.580.320	1.609.976
	Nos trens do interior	1ª Classe...	302,640	278,610
		2ª »	686,183	591,303
		Em geral...	988,823	869,913
	Em todos os trens ordinarios e nas duas classes..		2.569.143	2.461.051
Numero de passageiros transportados a um kilometro.	Nos trens dos suburbios	1ª Classe...	4.034,556	6.016,615
		2ª »	10.738,464	9.311,205
		Em geral...	14.843,020	15.327.820
	Nos trens do interior	1ª Classe...	19.844.872	22.042,874
		2ª »	49.325.854	34.865,673
		Em geral...	69.167,726	56.908,567
	Em todos os trens ordinarios e nas duas classes...		84.010,746	72.236,307
Percurso kilometrico médio de um viajante.	Nos trens dos suburbios	1ª Classe ..	10,39	10,07
		2ª »	9,07	9,20
		Em geral...	9,39	9,53
	Nos trens do interior	1ª Classe...	65,48	79.11
		2ª »	71,90	58,96
		Em geral...	70.24	65,42
	Em todos os trens ordinarios e nas duas classes..		32,70	29,34
Numero médio de viajante por trem kilometro.	Nos trens dos suburbios	1ª Classe...	24,91	43,97
		2ª »	65,59	68,06
		Em geral...	90,50	112,03
	Nos trens do interior	1ª Classe...	14,36	16,57
		2ª »	36,21	26,22
		Em geral...	50,77	42,79
	Em todos os trens ordinarios	1ª Classe...	15,68	19,13
		2ª »	39,36	30,12
		Em geral...	55,04	49,25
Numero médio de viajantes por carro-kilometro (contaram-se por dous os carros grandes sobre oito rodas).	Nos trens dos suburbios	1ª Classe...	4,09	7.38
		2ª »	11,86	12,45
		Em geral...	7.78	9,46
	Nos trens do interior	1ª Classe...	6.12	7,96
		2ª »	19,42	12.12
		Em geral...	11,96	10,07
	Em todos os trens ordinarios e nas duas classes..		10,93	10,02
Percurso dos logares disponiveis...	Nos trens dos suburbios	1ª Classe...	24.868.204	24.736,812
		2ª »	43.622,044	29.195,910
		Em geral...	68.490.248	53.931,722
	Nos trens do interior	1ª Classe...	73.908.641	73.950.955
		2ª »	117.550,155	112.398,365
		Em geral...	191.458,796	186.349.320
	Em todos os trens ordinarios e nas duas classes..		259.949,044	240.281,042
Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e dos logares disponiveis.	Nos trens dos suburbios	1ª Classe...	16.42	24,32
		2ª »	24.66	31,55
		Em geral...	21,67	28,42
	Nos trens do interior	1ª Classe...	26,85	29,81
		2ª »	4,196	39,01
		Em geral...	3,612	30,54
	Em todos os trens ordinarios e nas duas classes...		32,32	30,07

Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de mercadorias

	EM 1880	EM 1879
Toneladas de mercadorias embarcadas comprehendendo os transportos gratis o os por conta do Governo	331,635	320,966
Toneladas de mercadorias embarcadas comprehendendo tambem os transportos em serviço da Estrada	427,858	385,071
Numero de toneladas transportadas a um kilometro comprehendendo os transportos gratis o os por conta do Governo	61.891,136	59.834,534
Numero de toneladas transportadas a um kilometro comprehendendo tambem os transportos em serviço da Estrada	69.214,681	71.987,924
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadorias comprehendendo os transportes gratis o os por conta do Governo	186,63	186,42
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadorias comprehendendo tambem os transportos em serviço da Estrada	161,77	186,93
Relação por % entre o percurso dos vagões de mercadorias vasios e o percurso total	18,49	12,59
Numero médio de toneladas de mercadorias por vagão-kilometro carregado	6,043	6,096
Numero médio de toneladas de mercadorias por trem-kilometro	67,39	73,30
Relação por % entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade dos vagões (carregados e vazios)	49,44	53,29

Movimento geral e receita com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas

Quadro comparativo entre os dous annos de 1880 e 1879:

VERBAS DE RENDA	EM 1880		EM 1879		EM 1880 DIFFERENÇAS PARCIAES NOS PRODUCTOS		1880 DIFFERENÇAS POR %
	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	PARA MAIS	PARA MENOS	
Passageiros	2.569.413,5	2.281:897$610	2.493.955	2.335:092$550	.....	53:194$940	2,33
Bagagens	1.550.783 kil.	115:756$930	1.323.659 kil.	109:894$850	5:862$080	.....	5,33
Encommendas	7.548.780 »	234:595$890	6.854.296 kil.	199:447$070	35:148$820	.....	17,62
Animaes	46.376	86:598$230	39.540	90:801$420	.....	4:202$890	4,85
Carros	506	9:713$540	549	11:404$270	.....	1:690$730	17,40
Mercadorias	328.053.154 kil.	8.406:788$070	320.965.695 kil.	8.287:167$620	119:620$450	.....	1,44
Armazonagens	.....	16:319$790	.....	9:219$590	7:100$200	.....	77,00
Telegrapho	.....	47:308$740	.....	35:795$660	11:513$080	.....	32,19
Multas	.....	1:436$600	.....	1:618$730	.....	182$130	12,68
Rendas diversas	.....	50:105$330	.....	25:284$430	24:820$900	.....	98,16
		11.250:520$730		11.105:725$890			

Uma renda de 100$000 repartida proporcionalmente á importancia dos productos dá os seguintes resultados:

	1880	1879
Viajantes	20.283	21.026
Bagagens e encommendas	3.115	2.785
Animaes	769	0.818
Carros	086	0.103
Transporte	24.253	24.732

	1880	1879
Transporte	24.253	24.732
Mercadorias	74.723	74.621
Telegrapho	422	0.322
Armazenagem	145	0.083
Multas e diversas	457	0.242
	100$000	100$000

O movimento e receita de passageiros, discriminados pelos trens dos suburbios e do interior, foram :

		1880			
		NUMERO POR CLASSE	TOTAL DOS PASSAGEIROS	RECEITA POR CLASSE	TOTAL DA RECEITA
Passageiros dos suburbios....	1ª Classe.....	393.021	1.580.320	97:368$100	259:318$700
	2ª Classe.....	1.187.299		161:950$600	
Passageiros do interior (*)....	1ª Classe.....	302.640,5	988.823,5	831:477$660	2.022:578$910
	2ª Classe.....	686.183		1.191:101$250	
Somma.....		.....	2.569.143,5		2.281:897$610

(*) Estão incluidos os passageiros embarcados dos suburbios para o Interior.

		1879			
		NUMERO POR CLASSE	TOTAL DOS PASSAGEIROS	RECEITA POR CLASSES	TOTAL DA RECEITA
Passageiros dos suburbios....	1ª Classe.....	618.379	1.634.355	156:267$800	299:632$400
	2ª Classe.....	1.015.976		143:356$600	
Passageiros do interior.....	1ª Classe.....	276.604	859.600	1.133:332$850	2.035:468$150
	2ª Classe.....	582.999		896:135$300	
			2.493.955		2.335:092$550

		DIFFERENÇA EM 1880	
		NUMERO DE PASSAGENS	RECEITA
Passageiros dos suburbios....	1ª Classe.....	— 225.358	— 58:899$700
	2ª Classe.....	+ 171.323	+ 18:594$000
Passageiros do interior.....	1ª Classe.....	+ 26.039,5	— 307:855$190
	2ª Classe.....	+ 103.184	+ 294:965$950

O seguinte quadro mostra os productos médios por classes de viajantes e por unidade de percurso e a proporção das classes ás quantidades totaes em 1880:

DESIGNAÇÃO	PRODUCTO				PROPORÇÃO % DAS DUAS CLASSES ÁS QUANTIDADES TOTAES	
	Média por viajanto	Por viajanto kilometro	(*) Por carro kilometro	Por trem kilometro	Quanto ao numero	Quanto ao producto
Serviço dos suburbios						
1ª Classe	$248	$023,9	$097,6	.....	24,9	37,5
2ª Classe	$136	$015,1	$179,9	.....	75,1	62,5
Total das duas classes	$164	$017,5	$136,4	1$586	100,0	100,0
Serviço do interior						
1ª Classe	2$747	$043	$263,2	.....	30,6	41,1
2ª Classe	1$736	$025,1	$487,4	.....	69,4	58,9
Total das duas classes	2$045	$030,2	$361,7	1$535	100,0	100,0
Ambos os serviços reunidos						
1ª Classe	1$335	$035,5	$224,2	.....	27,1	40,7
2ª Classe	$722	$023,3	$406,3	.....	72,9	59,3
Total das duas classes	$888	$027,9	$305,8	1$540	100,0	100,0

(*) Contaram-se por dous os carros grandes sobre oito rodas.

Comparação da quantidade e producto das bagagens e encommendas e mercadorias nos dous annos de 1880 e 1879:

DESIGNAÇÕES	1880		1879	
	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO
Bagagens pelos trens dos suburbios	72.170 vols.	18:382$500	74.167 vols.	18:520$100
» » » do interior	1,550.783 kilogs.	97:374$430	1,323.659 kilogs.	91:374$750
Encommendas pelos trens do interior	7,548.780 »	234:595$890	6,854.296 »	199:447$070
Totaes das bagagens e encommendas	(*) 9,099.563 »	350:352$820	(*) 8,177.955 »	309:341$920
Mercadorias da côrte para o interior	125,213.178 kilogs.	3.288:692$590	111,812.872 kilogs.	2.784:341$700
» do interior para a côrte e demais estações: café	139,470.490 »	5.118:095$480	151,309.898 »	5.502:825$920
» do interior para a côrte e demais estações: diversos	63,369.486 »		57,842.925 »	
Totaes das mercadorias	328,053.154 »	8.406:788$070	320,965.695 »	8.287:167$620

(*) Não comprehende as bagagens dos suburbios que são taxadas por volume.

Productos médios e por unidades de percurso das bagagens, encommendas e mercadorias em 1880:

DESIGNAÇÕES	PRODUCTO			
	MÉDIA POR TONELADA	POR TONELADA KILOMETRO	POR WAGÃO KILOMETRO	POR TREM KILOMETRO
Bagagens e encommendas	36$482	.....	$191,7	$209,7
Mercadorias da côrte para o interior	26$264			
Mercadorias do interior para a côrte e demais estações: café	25$232			
Mercadorias do interior para a côrte e demais estações: diversos				
Total das mercadorias	25$625	$136,1	$602,4	4$908

Nos ultimos onze annos de 1870 a 1880 o numero de passageiros transportados pela estrada foi:

ANNOS	SERVIÇO DOS SUBURBIOS			SERVIÇO DO INTERIOR			TOTAES GERAES
	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAES	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAES	
1870	256.439	274.041	530.480	80.727	180.219	260.946	791.426
1871	249.437	333.764	583.201	39.422	280.847	320.269	903.470
1872	276.592	381.524	658.116	70.291	285.214	355.505	1.013.621
1873	346.803	440.403	787.206	84.218	310.304	394.522	1.181.728
1874	337.189	448.224	785.413	101.521	343.180	444.701	1.230.114
1875	445.503	601.840	1.047.343	143.971	419.180	563.151	1.610.494
1876	494.543	706.238	1.200.781	179.599	470.956	650.555	1.851.336
		2ª classe			2ª classe		
1877	625.169	932.963	1.558.132	207.086 ¼	479.959 ¼	687.046	2.245.178
1878	572.598	901.491	1.474 089	228.132 ¼	491.135 ¼	719.268	2.193.357
1879	618.379	1.015.976	1.634.355	276.601	582.999	839.600	2.493.955
1880	393.021	1.187.299	1.580.320	302.640 ¼	686.183	988.823 ¼	2.569.143 ¼

Movimento de passageiros e respectiva receita nos trens de suburbios desde o anno de 1861 em que começou esse serviço:

	Numero de passageiros	Producto
Em 1861	136.559	72:819$400
» 1862	146.269	78:643$260
» 1863	160.122	78:420$456
» 1864	189.301	77:587$566
» 1865	207.760	77:456$356
» 1866	233.246,5	82:649$348
» 1867	281.549	89:287$300
» 1868	425.829,5	120:037$932
» 1869	531.068,5	156:154$480
» 1870	530.480	155:595$770
» 1871	583.201	162:140$950
» 1872	658.116	182:215$240
» 1873	787.206	221:608$880
» 1874	785.413	186:657$670
» 1875	1.047.343	202:754$750
» 1876	1.200.781	227:935$840
» 1877	1.558.132	314:881$600
» 1878	1.474.089	296:779$900
» 1879	1.634.355	299:624$400
» 1880	1.580.320	259:318$700

Quantidade de bagagens, encommendas e mercadorias transportadas nos ultimos onze annos de 1870 a 1880:

ANNOS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS		TOTAL DAS MERCADORIAS
		DA CÔRTE PARA O INTERIOR	DO INTERIOR PARA A CÔRTE E DEMAIS ESTAÇÕES	
1870	2.089.477 kilos	47.636.783 kilos	103.821.102 kilos	151.457.885 kilos
1871	2.470.616 »	53.132.754 »	112.792.347 »	165.925.101 »
1872	2.437.237 »	59.420.203 »	103.459.499 »	162.879.702 »
1873	3.105.486 »	69.670.050 »	106.796.388 »	176.456.438 »
1874	3.751.798 »	77.672.048 »	131.199.391 »	208.871.439 »
1875	4.799.117 »	88.251.194 »	156.942.803 »	245.191.997 »
1876	5.445.439 »	104.645.797 »	140.159.806 »	244.805.603 »
1877	6.744.211 »	103.794.509 »	169.048.386 »	272.842.895 »
1878	6.818.271 »	106.868.736 »	182.222.179 »	289.090.915 »
1879	8.177.955 »	111.812.872 »	209.152.823 »	320.965.695 »
1880	9.099.563 »	125.213.178 »	202.839.976 »	328.053.154 »

Extensão média da estrada em trafego e quantidade de café transportada em cada um dos onze annos de 1870 a 1880:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO % DA EXTENSÃO	QUANTIDADE DE CAFÉ TRANSPORTADO	DIFFERENÇA % NA QUANTIDADE DE CAFÉ	
				Para mais	Para menos
	kilom.				
1870	221,762	.....	85,698.440 kilog.		
1871	275,118	24,06	89,957.956 »	4,97	
1872	319,563	16,15	78,963.682 »	.....	14,92
1873	363,409	13,72	79,247.336 »	0,35	
1874	391,423	7,70	100,760.611 »	27,14	
1875	445,537	13,82	118,272.605 »	16,69	
1876	501,525	12,56	101,350.300 »	.....	16,69
1877	516,197	2,92	114,240.025 »	12,71	
1878	583,360	13,00	129,548.110 »	13,30	
1879	621,752	6,58	151,309.898 »	16,79	
1880	633,725	1,92	139,470.490 »	.....	7,82

O producto médio da tonelada de mercadoria embarcada foi:

Em 1870. . . . . 23$060
» 1871. . . . . 25$603
» 1872. . . . . 26$658
» 1873. . . . . 27$276
» 1874. . . . . 28$208
» 1875. . . . . 25$409
» 1876. . . . . 24$404

Em 1877.	25$092
» 1878.	25$855
» 1879.	25$819
» 1880.	25$626

2.º Despeza

Com a secção especial do trafego, comprehendendo escriptorio central, contadoria, conducção de trens e serviço das estações, mas excluindo o telegrapho, despendeu-se:

No anno de 1880.	1.278:189$670
» » » 1879.	1.136:834$742
Differença para mais em 1880.	141:354$928

As médias dessas despezas, referidas ás unidades de trabalho, foram nos dous ultimos annos:

	em 1880	em 1879
Por kilometro em trafego (1).	2:016$947	1:828$437
» trem kilometro.	$743	$695
» locomotiva kilometro.	$630,8	$582,3
» vehiculo kilometro (2).	$049,2	$045,6
» tonelada kilometro.	$009,5	$008,6
» viajante kilometro.	$004,5	$004,5

O accrescimo de despeza em 1880 foi principalmente devido ao augmento de trabalhadores que tornou-se necessario no segundo semestre em consequencia de ter avultado extraordinariamente naquelle semestre a exportação do café.

Quadro comparativo da despeza com a conducção dos trens nos dous annos de 1880 e 1879:

	EM 1880	EM 1879
Pessoal dos trens	266:852$504	265:702$180
Material e objectos de escriptorio	4:791$491	5:731$085
Illuminação dos trens	2:982$214	3:044$722
Azeite para manilhas e freios	753$675	410$031
	275:379$884	275:887$618

(1) Extensão média em trafego em 1880. . . . . 633,725 k
» » » » » 1879. 621,360

2) Consideraram-se os carros grandes sobre oito rodas como dous carros.

Quadro comparativo da despeza com a illuminação dos trens:

	EM 1880		EM 1879	
	QUANTIDADE	IMPORTANCIA	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
Volas	26.864 volas	1:989$144	22.151 volas	1:588$476
Azoto	1.382 litros	970$200	2.855 litros	1:406$290
Korosene	10 latas	22$870	78 latas	49$956
		2:982$214		3:044$722

Quadro comparativo da despeza com as estações:

	EM 1880	EM 1879
Pessoal	784:715$924	667:121$795
Material	86:217$739	80:033$167
	870:933$663	747:154$962

Quadro comparativo da despeza com a illuminação das estações:

	EM 1880		EM 1879	
	QUANTIDADE	IMPORTANCIA	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
Azeite de sebo	9.984 litros	4:466$595	7.096 litros	3:708$228
Korosono	110 latas	384$093	74 3/4 latas	300$740
Velas	14.056 pacotos	5:431$483	11.427 pacotos	5:470$173
Torcidas	356 duzias	68$519	632,2 duzias	181$136
Oleo do naphta	776 latas	2:203$400	1.115 latas	2:945$264
		12:554$090		12:605$541

3.º Contratos com outras emprezas de transportes, etc.

Em 1º de janeiro começou a vigorar o accôrdo celebrado em 4 de outubro de 1879 com a Companhia União Valenciana para o estabelecimento do trafego mutuo com esta Estrada.

Em 13 de janeiro findou o contrato que foi celebrado em 1869 com a Companhia União e Industria.

Em 15 de janeiro começou a vigorar o accôrdo celebrado em 16 de dezembro de 1879 entre a Presidencia da Provincia de Minas Geraes e a Directoria desta Estrada para a cobrança por intermedio dos Agentes das estações da mesma estrada, das taxas itinerarias, direitos de exportação e imposto sobre o sal pertencente á dita Provincia. — Em virtude da deliberação da Directoria desta Estrada deixou esta de se encarregar dessa cobrança em 31 de maio.

Em 22 de abril celebrou esta Estrada com a Empreza do Ramal do Rio Preto um accôrdo para o estabelecimento de trafego mutuo.— Esse serviço começou a vigorar em 1° de junho.

Em 22 de novembro começou a vigorar o accôrdo que foi celebrado em 30 de julho com a empreza de carris de ferro de Santa Cruz a Itagualy para o estabelecimento do trafego mutuo.

Em 11 de outubro celebrou-se um contrato com a Companhia de Carris Urbanos para o serviço de transporte de mercadorias da estação da Gambôa para o centro da cidade.

Em 15 de novembro começou o serviço mutuo com a Estrada de ferro d'Oeste de Minas de conformidade com o accôrdo celebrado em 4 de julho de 1879.

A Estrada mantem actualmente contratos de trafego reciproco com as seguintes emprezas:

Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro.
» » » de Rezende a Arêas.
» » » União Mineira.
» » » União Valenciana.
» » » d'Oeste, de Minas.
Empreza do Ramal do Rio Preto.
» de carris de ferro de Santa Cruz a Itagualy.

4.° Reclamações

Em 1880 foram apresentadas 324 reclamações, sendo:

308	por perda na importancia de.....	15:088$450
16	por avaria » » »	1:188$480

Das 308 reclamações por perdas, 10 são de volumes extraviados em 1879.

Dessas 308 reclamações:

Autorizou-se o pagamento de 205 na importancia de.....	6:257$837
Ficaram por despachar 31 na importancia de.....	1:053$310
Foram indeferidas 51 na importancia de.....	2:047$828
Ficaram sem effeito por terem apparecido os volumes 21 reclamações na importancia de.....	2:784$250

Das 16 reclamações por avarias:

Autorisou-se o pagamento de 8 na importancia de.....	681$050
Foram indeferidas 3 na importancia de.....	90$950
Ficaram por despachar.....	416$480

Das 56 reclamações por perda que ficaram por despachar em 1879:

Autorisou-se o pagamento de 52 na importancia de.....	2:581$522
Ficou sem effeito por ter apparecido o volume 1 na importancia de	44$000
Foram indeferidas 3 na importancia de.....	91$700
A reclamação por avaria que ficou por despachar no anno de 1879 foi paga na importancia de.....	144$000

5.º Estações

No dia 27 de junho foi aberta ao trafego a Estação de Barbacena.

Em 25 de outubro foi transferido para os armazens da Gambôa o deposito e entrega das expedições de café remettidas das estações do interior para a Côrte.

6.º Horario

No intuito de fazer chegar mais cedo ás estações terminaes o trem expresso e seus correspondentes nos ramaes de S. Paulo e de Porto Novo, fizeram-se algumas modificações no horario dos trens.

O novo horario começou a vigorar em 6 de março.

IV

Telegrapho

Funccionam actualmente nas diversas estações desta Estrada 107 apparelhos dos tres systemas seguintes:

38 de 2 agulhas do systema «Wheatstone & Cooke».
60 de 1 tecla do systema «Morse».
9 electro-magneticos do systema «Siemens»,

E em deposito existem 253 apparelhos, sendo:

100 de 2 agulhas, do systema «Wheatstone & Cooke».
70 de 1 tecla do systema «Morse».
83 electro-magneticos do systema «Siemens».

As communicações telegraphicas são transmittidas pelos fios collocados, a saber:

15 dentro do recinto da Estação Central,
14 da Côrte a S. Diogo,
11 de S. Diogo a Engenho de Dentro,
8 de Engenho de Dentro a Sapopemba,
7 de Sapopemba a Belém,
9 de Belém a Bifurcação,
7 de Bifurcação a Rodeio,
8 de Rodeio a Mendes,
7 de Mendes a Barra,
4 de Barra a Entre-Rios, na linha do centro, e de Barra á Cachoeira, no Ramal de S. Paulo,
3 de Entre-Rios a Porto Novo (Ramal de Porto Novo),
3 de Entre-Rios a Barbacena,
2 no Ramal da Gambôa,
2 da rua do Rosario á Estação Central,
1 em cada um dos ramaes de Santa Cruz e Macacos.

Estas linhas poem em communicações as seguintes estações:

2 com apparelhos do systema Wheatstone, a Estação da Côrte com as de: Maxambomba, Queimados, Belém, Oriente, Serra, Palmeiras, Rodeio, Barra, Barra Mansa, Rezende, Boa Vista e Cachoeira;

2 com apparelhos do systema Wheatstone, a Estação da Côrte com as de: Barra, Vassouras, Desengano, Commercio, Parahyba, Entre-Rios, Sapucaia e Porto Novo;

1 com apparelhos Morse, a Estação da Côrte com as de: S. Francisco, Engenho Novo, Engenho de Dentro, Cascadura, Sapopemba, Maxambomba, Queimados, Belém, Oriente, Serra, Palmeiras, Rodeio, Mendes, Sant'Anna, Barra, Ypiranga, Vassouras, Desengano, Concordia, Commercio, Casal, Ubá, Parahyba, Entre-Rios, Santa Fé, Chiador, Anta, Sapucaia, Ouro Fino, Conceição e Porto Novo;

1 com apparelhos Morse, a Estação da rua do Rosario com as da Côrte, Entre-Rios, Juiz de Fóra e Barbacena;

1 com apparelhos Morse, a Estação da Côrte com as de: Sapopemba, Realengo, Campo Grande e Santa Cruz;

1 com apparelhos Morse, a Estação da Côrte com as officinas de S. Diogo, e do Engenho de Dentro;

2 com apparelhos Siemens, a Estação da Côrte com as de: S. Diogo e Maritima e o encarregado das manobras;

2 servem ás sinetas electricas de aviso nas passagens de nivel entre a Estação da Côrte e Engenho de Dentro;

1 serve ás campainhas electricas collocadas nas entradas e sahidas dos tunneis ns. 1 e 2 no Ramal da Gambôa;

1 serve ás campainhas collocadas na Estação de Belém e na antiga parada de Bifurcação;

1 com apparelhos Siemens, põe em communicação a Estação de Belém com a de Macacos;

1 serve ás sinetas electricas de aviso na entrada e sahida do tunnel grande;

1 com apparelho Morse, põe em communicação a Estação da Barra com as de: Vargem Alegre, Pinheiros, Volta Redonda, Barra Mansa, Pombal, Divisa, Suruby, Rezende, Campo Bello, Itatiaya, Boa Vista, Queluz, Lavrinhas, Cruzeiro e Cachoeira;

2 com apparelhos Wheatstone, poem em communicação a Estação de Entre-Rios, com as de: Serraria, Parahybuna, Espirito Santo, Mathias Barbosa, Cedofeita,

Retiro, Juiz de Fóra, Bemfica, C. d'Uvas, J. Gomes, Mantiqueira, J. Ayres, Sitio, e Barbacena.

O material, quer dar linhas, quer das estações, acha-se em estado regular, carecendo apenas de algumas reformas.

Foram durante o anno executados os seguintes serviços principaes:

Collocaram-se apparelhos Morse nas estações: Campo Bello, Itatiaya, Boa Vista, Queluz, Lavrinhas, Cruzeiro, Cachoeira, Entre-Rios, Juiz de Fóra, Sitio e Barbacena.

Substituiram-se por apparelhos Morse os de Siemens que existiam nas estações de Entre-Rios, Parahyba, Ubá, Casal, Commercio, Concordia, Barbacena, Desengano, Vassouras, Ypiranga e Barra do Pirahy.

Estabeleceu-se um poste telegraphico servido por apparelho Morse, em communicação com as Estações da Serra e Palmeiras.

Collocaram-se 2 sinetas electricas de aviso nas bocas do tunnel grande entre Mendes e Rodeio.

Substituiram-se por trilhos usados os postes de madeira entre Sitio e Barbacena, collocando-se nos mesmos dous fios telegraphicos.

Concertaram-se 244 apparelhos de Siemens, 117 de 2 agulhas, e 92 de Morse.

Fundiram-se 11.000 chapas de zinco para pilhas.

Transmittiram-se durante o anno:

Em serviço da estrada	76.474	telegrammas contendo	1.426.329 palavras
» » do Governo Geral e Provincial	496	» »	24.278 »
» serviços de particulares	25.781	» »	523.530 »
	102.751		1.974.137

Renderam:

Os telegrammas particulares.....	46:088$440
» » em serviço do Governo Geral e Provincial.	1:220$300
	47:308$740

Eis a renda em cada um dos ultimos 11 annos:

Annos	Receita		Differença
1870.....	7:099$850		
1871.....	9:908$740	+	2:808$980
1872.....	12:863$200	+	2:954$460

Annos	Receita		Differença
1873	20:575$810	+	7:712$610
1874	23:477$800	+	2:901$990
1875	26:497$990	+	3:020$190
1876	32:416$360	+	5:818$360
1877	34:372$000	+	1:955$640
1878	37:514$660	+	3:142$660
1879	34:944$460	—	2:570$200
1880	47:308$740	+	12:364$280

A differença para menos na receita de 1879 foi devida a se ter em setembro de 1878 reduzido a taxa dos telegrammas, e a differença para mais em 1880 deve ser attribuida ao estabelecimento de communicações directas entre diversas estações com a da Côrte.

A despeza por conta do custeio com o pessoal e material no serviço das estações e na conservação das linhas e dos apparelhos foi de 145:466$248; sendo:

	Pessoal	Material	Total
Com o serviço nas estações	88:040$970	50:014$655	138:055$625
» a conservação das linhas	5:271$000	2:139$623	7:410$623
	93:311$970	52:154$278	145:466$248

A média desta despeza por kilometro de linha telegraphica foi de 228$000 e por estação 2:272$910.

Com o assentamento de novas linhas e augmento de apparelhos em 1880 despendeu-se:

Em pessoal	2:947$500
» material	2:534$562
Total	5:482$062

Luz electrica

Possue esta Estrada para o serviço da luz electrica na Estação Central:

4 apparelhos magneto-electricos do systema Gramme,

1 machina motriz de alta pressão da força de 7 cavallos, dos fabricantes Weyhir Lanan & Panten,

1 contador de rotação,

1 chrosnocopio,

Diversos objectos destinados a esse serviço.

A Estação Central é illuminada por 6 focos, do systema « Jablokkoffe », distribuidos da seguinte maneira :

4 nas plataformas de sahida e entrada de passageiros,

1 no vestibulo,

1 no saguão.

Durante o anno de 1880 as machinas funccionaram 1.284 horas e 27 minutos. Gastaram-se 4.741 velas e houve 63 extincções que abrangeram, ao todo, apenas 4 horas e 22 minutos.

A despeza com o pessoal foi de 1:734$436 e com o material de 1:664$225 ; ao todo 3:398$661, isto é, 9$208 diariamente para 6 focos de luz electrica que illuminam parte da Estação das 6 horas da noite, em substituição de 56 bicos de gaz.

Trata-se presentemente de proceder á reparação e limpeza geral do locomovel que dá movimento ás machinas magneto-electricas, reparação essa que exigirá a interrupção da luz electrica por alguns dias.

Trata-se igualmente de proceder aos melhoramentos seguintes :

1.° Augmentar o eixo transmissor da casa das machinas, de modo que possam estar armadas conjunctamente as 4 machinas electricas, e, no caso de desarranjo, passar as communicações de umas para as outras.

2.° Remover os commutadores, que ora existem nos lampeões, para dentro da casa das machinas, afim de que o proprio machinista faça a commutação das velas.

Com estes melhoramentos, muito lucrará o serviço da luz electrica, e as interrupções que ora duram cerca de 5 minutos, poderão passar quasi desapercebidas.

Eschola

A eschola pratica de telegraphia que existia nas officinas do Engenho de Dentro foi transferida em Maio do corrente anno para o edificio da Estação Central, reorganizada de modo a satisfazer o fim para que foi instituida.

Tratando de uniformisar os apparelhos, adoptando-se o Morse como o mais vantajoso para o serviço, era mister ter pessoal habilitado no trabalho dos tres systemas de apparelhos emquanto a substituição não fosse completa.

Mediante exame de sufficiencia em lingua portugueza e arithmetica são admittidos praticantes, até o numero de 15 no maximo, ao seguinte ensino:

Apparelho Morse.— Alphabeto Morse, modificado para uso da Estrada, leitura das tiras escriptas pelo apparelho; recepção de telegrammas; manipulação; transmissão de telegrammas; regularisar o apparelho para as communicações; prefixos e outros signaes usados na Estrada; registro dos telegrammas no livro respectivo; licença para trens; entradas e sahidas nas estações; escripturação do livro de circulação; expediente dos pontos telegraphicos; armar e desarmar o apparelho; reformar as pilhas.

Apparelho inglez.— Alphabeto; recepção; manipulação; transmissão; signaes especiaes desse apparelho; armar e desarmar o apparelho; imantar as agulhas.

V

Locomoção

1° Material rodante

Locomotivas

O seguinte quadro mostra o numero de locomotivas que possuia a Estrada de ferro no fim de cada um dos annos de 1871 a 1880:

DESIGNAÇÃO	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Locomotivas inglezas de 2 rodas motrizes	4	4	4	4	4	4	4			
» » 4 » »	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
» » 6 » »	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
» americanas 4 » »	13	23	30	30	30	42	50	50	50	50
» » 6 » »	6	6	6	16	16	28	29	29	29	29
» » 8 » »	6	6	9	9	9	9	15	12	12	12
» tenders-belgas 4 » »	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
» » francezas 6 » »	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	1	1
» » inglezas 4 » »	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	2	2	2
Totaes	52	56	65	76	76	103	118	111	111	111

O estado deste material nas mesmas épocas acima era o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Machinas em estado de serviço	34	29	32	40	35	57	79	90	90	91
» em reparação ou esperando reparação	15	24	31	33	38	40	32	21	21	20
» inutilisadas ou consideradas como taes	3	3	3	3	3	6	7			
Totaes	52	56	66	76	76	103	118	111	111	111

Das 91 locomotivas em bom estado 10 são inglezas e destas acham-se 3 empregadas no serviço de manobras das estações da Côrte e de S. Diogo e 7 recolhidas e guardadas no deposito de S. Diogo.

O quadro seguinte mostra o estado, classificação e proveniencia das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1880:

PROCEDENCIA	TYPO	PESO ADHERENTE	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			NUMERO			
		Total em kilogrammos		Diametros dos cylindros	Curso do embolo	Diametros das rodas motrizes	Em bom estado	Em reparação: Officinas	Em reparação: Depositos	Total
Inglaterra	Mixto	17.200	4	381	508	1,680	4	.....	.....	4
	Cargas	29.400	6	406	609	1,374	2	1	1	4
	»	27.800	6	406	609	1,527	4	4	.....	8
Estados-Unidos	Mixto	13.620	4	330	559	1,574	1	1	.....	2
		17.706	4	381	609	1,432	14	4	.....	18
		19.068	4	406	609	1,524	3	.....	.....	3
		20.430	4	431	609	1,574	13	.....	.....	13
		20.430	4	431	609	1,680	11	1	.....	12
		21.300	4	450	609	1,524	2	.....	.....	2
	Cargas	26.300	6	457	559	1,219	6	.....	.....	6
		29.964	6	457	609	1,320	7	2	1	10
		29.964	6	457	609	1,371	13	.....	.....	13
		39.500	8	508	609	1,219	9	2	1	12
Belgica	Machina tender	17.625	4	292	501	0,978	.....	1	.....	1
França	»	.....	6	203	457	0,730	1	.....	.....	1
Inglaterra	»	.....	4	280	496	1,190	1	.....	1	2
Totaes em	1880	.....	.....	.....	.....	.....	91	16	4	111
» »	1879	.....	.....	.....	.....	.....	90	13	8	111

As 91 locomotivas em bom estado achavam-se distribuidas pelos diversos depositos da Estrada do seguinte modo:

TYPOS DE LOCOMOTIVAS	DEPOSITOS		
	S. DIOGO	BARRA	ENTRE-RIOS
Locomotivas inglezas mixtas	4		
» » cargas	6		
» americanas mixtas	16	19	8
» » cargas	12	15	9
» tenders	1	1	
Totaes	39	35	17

Destas locomotivas 55 empregaram-se regularmente na conducção dos trens de viajantes, mixtos, lastro e manobras como se segue:

SERVIÇOS	1ª SECÇÃO RAMAL DE MACACOS	2ª SECÇÃO	3ª SECÇÃO	4ª e 5ª SECÇÕES E RAMAL DE PORTO-NOVO	RAMAL DE S. PAULO	RAMAL DE SANTA CRUZ	TOTAES
Trens de suburbios	5	.....	.....	.....	.....	.....	5
» directos de viajantes	2	2	2	3	2	.....	11
» mixtos	5	4	3	5	5	1	23
» de lastro	1	1	1	2	1	.....	6
Machinas em manobras	7	1	.....	1	1	.....	10
Totaes em 1880	20	8	6	11	9	1	55
» » 1879	19	7	8	8	9	1	52

Houve augmento de uma machina nos trens de suburbios por ter-se augmentado o numero destes trens; 1 de manobras para a Estação da Gambôa, 1 para o trem de lastro da 2ª secção e 1 nos trens mixtos da 4ª e 5ª secções depois que se inaugurou a Estação de Barbacena. Foi retirada da Estação do Sitio a machina que ali se achava de reserva.

Carros e Wagões

Os quadros seguintes indicam o estado, classificação e proveniencia dos vehiculos diversos que possuia a Estrada em 31 de dezembro de 1880:

SERIES	DESIGNAÇÃO	NUMERO DAS SERIES	NUMERO EM BOM ESTADO	NUMERO EM REPARAÇÃO	NUMERO TOTAL
	1ª CARROS SOBRE TRUCK DE 4 RODAS				
	Carros de passageiros				
B	Carro Imperial sobre trucks de madeira, plataforma em uma extremidade	.....	1	.....	1
B	Carro de 1ª classe, com dous compartimentos, gabinete para lavatorio e latrina, cadeiras de encosto fixas, trucks de madeira e estrado de ferro	1 a 5, 7 a 10	8	1	9
B	Idem, idem, idem, idem, cadeiras de encosto moveis, estrado de ferro e trucks de madeira	6	1	.....	1
B	Idem, idem de um só compartimento, sobre estrados e trucks de madeira	11 a 15	4	1	5
B	Idem, idem, idem, idem, idem	16 a 18	2	1	3
B	Idem, idem, idem, idem, idem	30	1	.....	1
B	Idem, idem com dous compartimentos, gabinetes para lavatorios e latrinas, sobre estrado e trucks de madeira	20 a 39	14	6	20
D	Idem, idem, idem, idem construidos com madeira do paiz	40 a 46, 48	8	.....	8
D	Carros de 2ª classe, de um só compartimento, com gabinete para latrina, venezianas nas janellas, sobre estrados e trucks de madeira	5, 7, 8	3	.....	3
D	Idem, idem, idem, idem com cortinas nas janellas, sobre estrado o truck de madeira	1, 2, 4, 6, 9, 10	4	2	6
D	Idem, idem, idem com cortinas, sobre estrado o trucks de madeira	3	1	.....	1
D	Idem, idem, idem com latrinas, cortinas, estrados e trucks de madeira	11	1	.....	1
	Idem, idem, idem, idem com venezianas, estrados, trucks de madeira; madeiras do paiz	12 a 31	18	1	19
			66	12	78
	Carros para correio				
R	Carro com dous compartimentos e gabinete para latrina sobre estrados e trucks de madeira	1 e 2	2	.....	2
R	Idem d'um só compartimento com gabinete para latrina, sobre estrados e trucks de madeira	4	1	.....	1
			3	.....	3
	Carros diversos				
H	Carro para gado em pé, sobre estrado de madeira e trucks de ferro	1 a 40	39	1	40
K	Idem para transporte de carnes verdes, com caixas para gelo nas cabeceiras, sobre estrados de madeira e trucks de ferro	1 a 50	50	.....	50
T	Idem rasos para transporte de trilhos, madeiras, etc. etc., sobre estrados de madeira e trucks de ferro	1 a 50	49	1	50
S'S	Idem fechados para transporte de mercadorias sobre estrado de madeira e trucks de ferro	S/nº	1	.....	1
			139	2	141
	2ª — CARROS SOBRE 2 EIXOS				
	Carros de passageiros				
A	Carro salão de 1ª classe com gabinete para latrina e lavatorio, sofás e cadeiras soltas	1 e 2	2	.....	2
A	Idem, idem de dous compartimentos com gabinete para latrina e lavatorio e plataforma nas extremidades	3 a 8	3	3	6
A	Idem, idem com extensas plataformas nas extremidades, compartimento central com sofás, cadeiras e gabinete para latrinas e lavatorios	9	1	.....	1
C	Idem de 1ª classe com plataformas nas extremidades, cadeiras de encosto fixas sobre estrados de madeira	1 e 2	2	.....	2
C	Idem, idem, idem, idem, idem, idem	3	1	.....	1
C	Idem, idem, idem com cadeiras de encosto movel sobre estrados de ferro	4 a 8	5	.....	5
C	Idem, idem divididos em 3 compartimentos com entradas pelos lados	9, 10, 12 a 16, 18	7	1	8
C	Idem, idem, com plataformas nas extremidades e um só compartimento sobre estrado de ferro	20 a 34	15	.....	15
E	Idem de 2ª classe divididos em dous compartimentos, com entrada pelos lados, sobre estrado de ferro com vidraça	1 a 19, 47 á 55, 57, 60, 63, 64, 66.	30	5	35
E	Idem, idem, idem, idem sem vidraça	21 a 24	4	.....	4
E	Idem, idem de um só compartimento com plataforma nas extremidades e estrado de ferro	31	.....	1	1
E	Idem, idem, idem com plataforma nas extremidades e estrado de ferro	32 a 46	15	.....	15
			85	10	95

LOTAÇÃO	PESO MORTO — PARA UM PASSAGEIRO	PESO MORTO — PARA UMA TONELADA DE CARGA	PESO MORTO — TOTAL	CUSTO	PROVENIENCIA
	Kilog.	Kilog.	Kilog.		
.....	.....	.....	13.270	.....	Transformado nas officinas da Estrada.
32 passageiros	398,4	.....	12.750	8:500$000	The Ashbury Railway Carriage & Iron C.º de Manchester.
40 »	322,5	.....	12.900	8:500$000	Idem.
52 »	259,6	.....	13.500	11:000$000	Officinas da Ponta d'Arêa. Rio do Janeiro.
60 »	243,1	.....	12.590	11:452$000	Officinas da Estrada de Ferro.
60 »	263,3	.....	15.800	10:979$000	Idem.
48 »	318,7	.....	15.300	12:008$718	The Harlan & Hollingsworth Company, Estados-Unidos.
48 »	327,6	.....	15.725	14:0[illegible]	Officinas da Estrada. Trucks e ferragens americanas.
90 »	146,6	.....	13.425	7:000$000	Officinas da Ponta d'Arêa. Rio do Janeiro.
90 »	141,8	.....	12.760	7:000$000	Idem.
90 »	146,5	.....	13.185	7:000$000	Idem.
90 »	147,8	.....	13.300	5:793$486	The Harlan & Hollingsworth Company, Estados-Unidos.
100 »	138,7	.....	13.875	8:071$190	Officinas da Estrada. Trucks e ferragens americanas.
.....	.....	.....	13.650	.....	The Harlan & Hollingsworth Company, Estados-Unidos.
.....	.....	2.000	13.010	7:000$000	Estados-Unidos. Transformado nas officinas da Estrada.
16.000	1 animal 773,7	.....	12.380	3:077$172	Dylo & Bacalan, Belgica.
19.000	.....	684	13.000	3:490$914	W. C. Allison. Philadelphia. Estados-Unidos.
16.000	.....	583	9.340	2:066$007	Idem.
20.050	.....	596	11.357	.....	Idem.
10 passageiros	710	.....	7.100	.....	Transformados nas officinas da Estrada.
29 »	378	.....	7.560	.....	The Ashbury Railway Carriage & Iron C.º, Manchester. Transformados nas officinas da Estrada.
10 »	703	.....	7.035	.....	Transformado nas officinas da Estrada d'um antigo carro de 1ª classe, belga.
24 »	276	.....	6.625	8:023$629	Construidos nas officinas da Estrada sobre estrados do madeira de Ashbury Railway Carriage & Iron C.º, Manchester.
24 »	301	.....	7.220	.....	Idem officinas da Ponta d'Arêa. Idem, idem, idem, idem.
28 »	285	.....	7.985	6:963$566	Idem officinas da Estrada sobre estrados do carros antigos de vi jantes, belgas.
24 »	288	.....	6.937	4:700$000	Construidos na Belgica o reformados nas officinas da Estrada.
24 »	298	.....	7.175	6:750$000	Construidos nas officinas do Fives Lille, França.
40 »	164	.....	6.556	4:180$243	Officinas da Estrada.
40 »	139,3	.....	5.575	.....	Idem, idem.
50 »	135,6	.....	6.780	4:411$086	Idem, idem.
50 »	142,7	.....	7.135	4:000$000	Fives Lille, França.

SERIES	DESIGNAÇÃO	NUMERO DAS SERIES	NUMERO		
			EM BOM ESTADO	EM REPARAÇÃO	TOTAL
	Carros do correio, bagagem e chefe de trem				
U	Carros com dous compartimentos e latrina para o pessoal do trem, correio, sobre estrado de madeira e plataforma nas extremidades	1 a 12	9	3	12
S	Idem de um só compartimento com gabinete para latrina, para o correio, sobre estrado de madeira	1 e 2	2	.....	2
F	Idem de bagagem sobre estrados de madeira, com plataformas	7 a 14, 20	9	.....	9
F	Idem idem sobre estrados de ferro e travessa de madeira	1 a 3, 5 e 6, 15 a 19	9	1	10
			29	4	33
	Carros para animaes				
G	Carros de animaes com balas sobre estrados de ferro	1 a 22	21	1	22
G	Idem idem idem sobre antigos estrados de carros de carga com caixas de oleo	23 a 27	5	.....	5
G	Idem idem idem sobre estrados de ferro de antigos carros de 2ª classe belgas	28 a 31	4	.....	4
J	Idem idem com dous pavimentos sobre estrados de ferro	1,3 a 5.7 a 9 11 a 22	14	5	19
J	Idem idem idem com caixas de oleo	2, 6 a 10, 23 a 30.	21	.....	21
			65	6	71
	Carros para mercadorias, trilhos, madeiras, etc. etc.				
K	Carros para transporte de carnes verdes sobre estrado de ferro	51	1	.....	1
L	Wagões todos de ferro para transporte de materias explosivas	1 a 8	8	.....	8
M	Idem sem soalho para transporte de trilhos e madeiras, estrado de ferro.	S/n	2	.....	2
M	Idem assoalhados e providos de freiros, sobre estrado de ferro	1 a 30, 37, 46 e 51.	33	.....	33
N	Idem abertos para materiaes diversos, sobre quatro rodas, estrado de ferro	1 a 31	28	3	31
O	Idem idem para combustivel, sobre estrado de ferro	1 a 50	47	3	50
P	Idem idem para lastro sobre quatro rodas, estrado de ferro	1 a 88	54	34	88
Q	Idem fechados para mercadorias, estrado de ferro, eixos de 170 m/m × 90 m/m e caixas de oleo e freio	.....	312	33	345
Q	Idem idem idem, sem freio	.....	232	9	241
Q	Idem idem idem, eixos de 150 m/m × 70 m/m, caixas de oleo e freio	.....	32	8	40
Q	Idem idem idem, eixos de 150 m/m × 70 m/m sem freio	.....	11	.....	11
Q	Idem idem idem, caixas de graxa e freio	.....	217	56	273
Q	Idem idem idem, caixas de graxa sem freio	.....	97	19	116
Q	Idem idem idem, para transporte de queijos e toucinho	1 a 11	11	.....	11
	Idem fechados para soccorro, sobre quatro rodas, estrado de ferro	1 a 6	6	.....	6
	Idem guindaste	1	1	.....	1
			1.092	165	1.257
	Material em transformação nas officinas do Engenho de Dentro				
	Carro mixto de 1ª e 2ª classe e bagagens, sobre trucks e estrado de madeira, transformando-se em carro de 1ª classe para 60 passageiros	.....	.....	1	1
B	Idem de 1ª classe, sobre estrados e trucks de madeira, transformando-se em carros salões com gabinetes para dormir e cadeiras giratorias de encostos inclinaveis á vontade	47 a 49	.....	2	2
C	Idem de 1ª classe, de tres compartimentos, sobre dous eixos, transformando-se em carros salões com plataformas, gabinete para latrina, lavatorio, sofás, etc.	10 e 11	.....	2	2
E	Idem velhos de 2ª classe, sobre estrado de ferro, sem vidraças, transformando-se em carros de animaes	.....	.....	2	2
R	Idem do correio, sobre estrado e trucks de madeira, reconstruindo-se para carros da mesma serie	.....	.....	1	1
				8	8

LOTAÇÃO	PESO MORTO			CUSTO	PROVENIENCIA
	PARA UM PASSAGEIRO	PARA UMA TONELADA DE CARGA	TOTAL		
	Kilog.	Kilog.	Kilog.		
.....	.....	.....	7.160	.....	Construidos nas officinas da Estrada sobre estrados de madeira de Ashbury Railway Carriage & Ivon C.o, Manchester.
.....	.....	.....	7.000	.....	The Ashbury Railway Carriage & Ivon C.o, Manchester.
10.000	745	.....	7.450	.....	Construidos nas officinas da Estrada, sobre estrados de Ashbury Railway Carriage & Ivon C.o, Manchester.
8.000	779	.....	6.225	.....	Construidos nas officinas da Estrada, sobre antigos estrados.
	Por um animal				
6 animaes	103,7	.....	6.225	2:540$000	Construidos nas officinas da Estrada.
6 »	1154,1	.....	6.925	.....	Idem idem idem.
6 »	131,2	.....	7.880	.....	Idem idem idem.
40 porcos	151	.....	6.030	.....	Idem idem idem.
40 »	145	.....	5.800	.....	Idem idem idem.
10.000	.....	973	9.731	.....	Dyle & Bacalan, Belgica.
8.000	.....	687,5	5.500	.....	Officinas da Estrada.
10.000	.....	405	4.058	.....	Dyle & Bacalan, Belgica.
10.000	.....	485	4.850	.....	Transformados nas officinas da Estrada.
10.000	.....	509	5.090	.....	Officinas da Estrada.
10.000	.....	535	5.350	.....	Fives Lille, França.
8.000	.....	512	4.100	.....	Officinas da Estrada, estrado Dyle & Bacalan, Belgica, caixões de madeira do paiz.
10.000	.....	614	6.140	.....	Idem idem idem.
10.000	.....	587	5.870	.....	Idem idem idem.
10.000	.....	652	6.520	.....	Idem idem idem.
10.000	.....	584	5.840	.....	Idem idem idem.
10.000	.....	640	6.400	.....	Idem idem idem.
10.000	.....	583,5	5.830	.....	Idem idem idem.
.....	.....	581	5.810	.....	Idem idem idem.
10.000	.....	.....	.....	2:095$280	Belgica, caixões construidos nas officinas da Estrada.
.....	.....	.....	.....	.....	Inglaterra.
.....	.....	.....	.....	.....	Estados-Unidos. Transformação nas officinas da Estrada.
.....	.....	.....	.....	.....	Officinas da Estrada.
.....	.....	.....	.....	.....	Belgica.
.....	.....	.....	.....	.....	Officinas da Estrada.
.....	.....	.....	.....	.....	Idem idem.

Recapitulação

DESIGNAÇÃO	NUMERO		
	EM BOM ESTADO	EM REPARAÇÃO	TOTAL
Carros para passageiros	151	22	173
Idem para correio, pessoal dos trens e bagagem	32	4	36
Idem para animaes	104	7	111
Idem para mercadorias, trilhos, etc	1.192	166	1.358
Idem em transformação	—	8	8
Totaes em 1880	1.479	207	1.686
» » 1879	1.398	280	1.678
Differença em 1880 para mais	81	.....	8
Differença em 1880 para menos	.....	73	

Além das reparações, mais ou menos importantes, que soffreram os vehiculos diversos da Estrada, houve mais durante o anno as seguintes transformações no material de transporte :

4 carros da serie G, divididos em tres compartimentos, sendo 2 nas extremidades, com tres baias cada um, e um central para o estribeiro.

Estes carros foram construidos sobre antigos estrados belgas de carros de viajantes de 2ª classe, nos quaes foi conservado o mesmo systema de suspensão.

13 da serie J, para 40 porcos, com dous pavimentos, construidos sobre estrados de antigos wagões fechados de mercadorias.

2 da serie T, transformados em wagões da mesma serie e destinados ao transporte do material do corpo de bombeiros.

11 da serie QQ transformados da serie Q, com venesianas nas cabeceiras e prateleiras interiores para transporte de toucinho, queijos e mais mercadorias de facil deterioração.

16 wagões da serie M, dos antigos, foram assoalhados e providos de fueiros lateraes.

Foram providos de caixa de oleo, em substituição ás de graxa, mais 45 wagões sendo 28 da serie Q, 9 da serie QQ, 15 da serie J, 3 da serie O, 3 da serie T, 1 da serie F e o wagão americano fechado de carga.

Em 31 wagões da serie Q substituiram-se os antigos eixos de $150^{m}/_{m} \times 80^{m}/_{m}$, dimensões das mangas por eixos mais fortes de $170^{m}/_{m} \times 90^{m}/_{m}$.

Substituiram-se em 3 wagões da serie Q as cobertas de lona por cobertas de folha canulada de ferro galvanisado, como experiencia, e em 27 da mesma serie as cobertas de lona por folhas de zinco.

Pelo seguinte quadro se vê o numero e estado dos carros e wagões que possuia a Estrada no fim de cada um dos annos de 1872 a 1880:

CLASSIFICAÇÃO	1872			1873			1874			1875			1876		
	Em bom estado	Em reparação	Total	Em bom estado	Em reparação	Total	Em bom estado	Em reparação	Total	Em bom estado	Em reparação	Total	Em bom estado	Em reparação	Total
Carros para passageiros	56	25	81	64	18	82	88	11	99	(3)	(3)	113	102	41	143
Idem para o correio, pessoal dos trens e bagagem	5	7	12	13	1	14	13	1	14	....	....	21	10	.....	10
Wagões para animaes	33	1	34	32	3	35	42	2	44	....	....	44	34	13	47
Idem para mercadorias, trilhos, lastros, etc	358	130	488	433	84	517	570	71	641	....	....	724	657	80	737
Totaes	452	163	615	542	106	648	713	85	798	....	....	902	803	134	937

CLASSIFICAÇÃO	1877			1878			1879			1880		
	Em bom estado	Em reparação	Total	Em bom estado	Em reparação	Total	Em bom estado	Em reparação	Total	Em bom estado	Em reparação	Total
Carros para passageiros	136	25	161	132	34	166	145	33	178	151	27	178
Idem para o correio, pessoal dos trens e bagagem	14	1	15	33	3	36	25	15	40	32	5	37
Wagões para animaes	34	13	47	80	5	85	88	17	105	104	9	113
Idem para mercadorias, trilhos, lastros, etc	854	107	(1) 961	1.088	111	(2) 1.199	1.140	215	1.355	1.192	166	1.358
Totaes	1.038	146	1.184	1.333	153	1.486	1.398	280	1.678	1.479	207	1.686

(1) Não incluindo 58 estrados com ferragens para wagões fechados de mercadorias.

(2) Não incluindo 100 estrados com ferragens para wagões fechados de mercadorias.

(3) O relatorio de 1875 não menciona o numero de carros em bom estado e em reparação.

2.º Tracção

Percurso das locomotivas

O percurso total das locomotivas em serviço tanto do trafego como do lastro, foi em 1880 de 2,129.229 kilometros, a saber:

SECÇÕES	EM SERVIÇO do trafego	EM SERVIÇO do lastro	TOTAL
Suburbios	161,898	.....	161,898
1.ª Secção	330,108	16,107	346,215
2.ª »	272,726	16,236	288,962
3.ª »	226,990	6,457	233,447
4.ª »	161,504	9,207	170,711
5.ª »	164,624	12,373	176,997
Ramal de Macacos	12,995	.....	12,993
» de Santa Cruz	51,398	5,624	57,022
» de S. Paulo	394,221	23,595	417,816
» de Porto Novo	115,035	13.501	128,536
Manobras nas estações	134,630	.....	134,630
Locomotivas—kilometros	2.026,129	103,100	2.129,229
» » em 1879	1.952,071	116,738	2.068,809
Differenças em 1880 para mais	74,058	.....	60,420
Differenças em 1880 para menos	.....	13,638	

O quadro seguinte mostra o numero total de locomotivas que entrarão em serviço e seus percursos totaes e medio annual nos annos de 1876 a 1880, comprehendendo-se neste numero os serviços de manobras, trens de lastro, etc.

PERCURSOS DIVERSOS	1876 Numero de locomotivas	1876 Kilometros	1877 Numero de locomotivas	1877 Kilometros	1878 Numero de locomotivas	1878 Kilometros	1879 Numero de locomotivas	1879 Kilometros	1880 Numero de locomotivas	1880 Kilometros
100 a 10.000	17	71,002	17	61,466	26	118,565	27	138,129	31	160,987
10.000 a 20.000	20	331,423	20	340,291	23	340,236	33	498.537	22	309,984
20.000 a 30.000	19	473,684	18	455.157	19	473,840	15	375,664	18	441,484
30.000 a 40.000	13	464,307	20	690,074	20	706,285	20	686,239	21	750,724
40.000 a 50.000	6	268,929	5	219,991	7	314,767	6	264,434	8	360,434
Superior a 50.000	.....	.....	2	103,827	1	50,289	2	108,805	2	105,616
Totaes	75	1.609,345	82	1.840,806	96	2.003,982	103	2.068,808	102	2,129,229
Media do percurso annual por locomotivas	.....	21,324	.....	22,448	.....	20,874	.....	20,085	.....	20,874

Eis os percursos das locomotivas em cada um dos annos de 1870 a 1880:

ANNOS	EM SERVIÇO		TOTAL
	DO TRAFEGO	DO LASTRO	
	Kilom.	Kilom.	Kilom.
1870	720,267	64,098	784,365
1871	874,147	97,216	971,363
1872	988,030	95,915	1.083,945
1873	1.116,644	62,351	1.178,995
1874	1.171,207	91,172	1.262,379
1875	1.278,436	123,573	1.402,009
1876	1.476,007	133,735	1.609,742
1877	1.700,725	135,274	1.835,999
1878	1.870,686	116,744	1.987,430
1879	1.952,071	116,738	2.068,809
1880	2.026,130	103,100	2.129,229

Percurso dos vehiculos

Os carros e wagões percorreram em 1880, em serviço tanto do trafego como do lastro, 23.629.034 kilometros, sendo:

Em serviço do trafego	23.212.042 k.
Em serviço do lastro	416.992 »
Total	23.629.034 k.

Em 1879 os resultados foram:

Em serviço do trafego	22.515.567 k.
Em serviço do lastro	1.749.391 »
Total	24.264.958 k.

Houve pois em 1880, relativamente a 1879, differença para menos de 635.924 kilometros no percurso total dos carros, tendo havido o augmento de 696.475 kilometros para o serviço do trafego e diminuição de 1.332.399 em serviço do lastro.

Consumo de combustivel e lubrificantes

O consumo do combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas foi nos dous annos ultimos o seguinte:

ANNOS	SERVIÇOS	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
		Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1880.....	Trafego.....	25.328.981	466:786$146	59.674	28:096$239	60.174	33:358$477	16.558	9:393$840
	Lastro.....	1.271.764	23:527$632	4.975	2:352$506	3.215	1:750$360	1.089	621$443
	Total.....	23.600.745	490:313$778	64.649	30:448$745	63.389	35:108$837	17.647	10:017$223
1879.....	Trafego.....	24.553.965	476:393$243	98.979	44:378$660	64.909	35:205$018	21.647	10:644$86[illegible]
	Lastro.....	1.541.319	30:899$602	7.868	3:505$610	5.310	2:948$917	1.989	933$298
	Total.....	25.605.123	472:224$744	106.847	47:884$270	70.219	38:153$935	23.636	11:577$159
Differença em	1880 para mais....	995.622	18:089$034	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	1880 para menos..	.....	.....	42.198	17:435$725	6.830	3:045$098	5.989	1:579$936

O consumo de graxa, estopa e oleo no serviço da lubrificação dos carros nos dous ultimos annos foi o seguinte :

ANNOS	GRAXA		ESTOPA		OLEO	
	Quantidade em kilogrammas	Valor em reis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1880.....	73.263	27:864$090	2.020	1:162$447	15.169	4:419$602
1879.....	97.866	36:130$700	2.993	1:458$406	19.445	8:458$768
Menos em 1880.....	24.603	8:266$610	973	295$959	4.276	4:039$166

Resultam destes quadros que se obteve a economia em 1880, em relação ao anno de 1879, de 34:662$494, sendo :

Locomotivas...	Graxa do Rio Grande.....	17:435$725
	Oleos.....	3:045$098
	Estopa.....	1:579$936
Carros.....	Graxa artificial.....	8:266$610
	Estopa.....	295$959
	Oleo.....	4:039$166
	Economia.....	34:662$494

Os seguintes quadros, indicando o consumo de combustivel e lubrificantes por locomotiva-kilometro nos annos de 1880 e 1879, mostram que os resultados satisfactorios em 1880 foram devidos ás reducções nos respectivos consumos, concorrendo para isso o zelo no emprego dos lubrificantes e a superior qualidade dos mesmos.

Serviço do trafego

ANNOS	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1880.....	12,496	230	0,029	13	0,029	16	0,007	4,6
1879.....	12,578	244	0,050	22	0,033	18	0,011	5,4
Menos em 1880...	0,082	14	0,021	9	0,004	2	0,004	8

Serviço do lastro

ANNOS	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1880.....	12,335	228	0,048	22	0,031	16	0,010	6,0
1879.....	13,643	264	0,067	30	0,045	25	0,017	8,1
Menos em 1880...	1,308	36	0,019	8	0,014	9	0,007	2,1

Nos dous serviços

ANNOS	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1880.....	12,134	230	0,029	13	0,028	16	0,008	4,5
1879.....	12,641	245	0,051	23	0,033	18	0,012	5,6
Menos em 1880...	0,507	15	0,022	10	0,005	2	0,004	1,1

O quadro seguinte mostra os resultados obtidos na lubrificação dos carros, comparados por 100 carros-kilometros, nos dous annos de 1880 e 1879 :

ANNOS	GRAXA		OLEO		ESTOPA	
	Quantidade kilos	Valor em réis	Quantidade litros	Valor em réis	Quantidade kilos	Valor em réis
1880	0,315	120,0	0,065	19,0	0,008	3,0
1879	0,394	146,0	0,078	34,0	0,012	5,8
Differença para menos em 1880	0,079	26,0	0,013	15,0	0,004	8

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, referido á unidade de trabalho nas machinas ou nos carros, foi, pois em 1880, inferior ao consumo de 1879.

Pelo seguinte quadro de consumo de combustivel por locomotiva-kilometro nas diversas secções e ramaes da Estrada, e segundo as especies de trens, vê-se a influencia das rampas e da carga rebocada sobre o referido consumo:

Consumo de combustivel por locomotiva-kilometro.

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO	1ª Secção	2ª Secção	3ª Secção	4ª Secção	5ª Secção	Ramal do Santa Cruz	Ramal de Macacos	Ramal de S. Paulo	Ramal do Porto Novo
Trens de suburbios	11,153								
Ditos do viajantes do interior	11,024	13,537	7,900	.....	.....	.....	10,063	7,752	
Ditos mixtos	13,600	21,174	14,677	11,136	11,106	9,083	13,118	10,086	10,648
Ditos de cargas	13,601	21,451	12,629	13,094	13,272	.....	.....	11,377	13,705
Ditos de lastro	13,630	14,546	10,215	12,619	14,331	12,843	.....	9,971	11,032

Este quadro indica o consumo do combustivel total e por locomotiva — kilometro nos annos de 1868 a 1880.

ANNOS	CONSUMO DE COMBUSTIVEL	
	Total	Por locomotiva kilometro
	K	K
1868	8.525.934	17,412
1869	12.120.997	15,798
1870	10.442.830	13,343
1871	14.507.855	14,985
1872	17.202.569	15,870
1873	18.074.368	15,330
1874	21.997.826	17,425
1875	24.816.833	17,609
1876	26.661.768	16,561
1877	27.274.348	14,855
1878	25.605.123	12,883
1879	26.146.728	12,639
1880	26.600.745	12,493

O consumo e despeza de lubrificantes no total, por locomotiva — kilometro e por carro kilometro, constam do quadro seguinte:

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO POR LOCOMOTIVA KILOMETRO	DESPEZA POR LOCOMOTIVA KILOMETRO	CONSUMO POR CARRO KILOMETRO	DESPEZA POR CARRO KILOMETRO
1869.....	160,759	90:016$643	0,209	117,3	0,018	10,4
1870.....	147,915	81:078$500	0,188	103,3	0,016	8,9
1871.....	154,879	92:592$100	0,159	95,3	0,015	9,0
1872.....	200,050	108:190$403	0,184	99,7		
1873.....	208,707	95:693$580	0,177	81,1		
1874.....	268,066	139:202$780	0,212	110,2		
1875.....	322,599	182:646$934	0,230	130,2		
1876.....	342,788	181:820:970	0,212	112,9	0,018	9,6
1877.....	363,277	(*) 224:288$560	0,197	122,1	0,016	10,1
1878.....	383,313	190:348$853	0,192	95,7	0,016	9,7
1879.....	266,401	130:627$673	0,128	63,1	0,016	5,2
1880.....	216,470	97:844$074	0,101	45,9	0,009	4,1

(*) Esta despoza augmentou em consequencia de ter sido maior o custo de todos os lubrificantes.

Despeza de conducção dos trens

As despezas geraes de conducção dos trens, tanto em serviço do trafego como do lastro, comprehendendo a lubrificação dos vehiculos e eventuaes, importaram em 909:224$165 durante o anno de 1880, sendo :

Em serviço do trafego.	863:261$012
» » » lastro	45:963$153
Nos dous serviços.	909:224$165

Em 1879 tinha-se despendido nos dous serviços, a saber :

Em serviço do trafego.	888:920$262
» » » lastro	55:109$678
Nos dous serviços.	944:029$940

Houve portanto durante o anno de 1880 uma differença para menos de 34:805$775 nas despezas da conducção dos trens.

O seguinte quadro mostra as despezas acima, tanto em material como em pessoal, referidas á locomotiva-kilometro e ao carro-kilometro e á sua comparação com o anno de 1879:

ANNOS	NUMERO DE		DESPEZA								
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	LOCOMOTIVAS — Kilometros	VEHICULOS — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros
1880	2.129,229	23.629,034	274:855$882	129,1	11,6	634:368$283	279,9	26,8	909:224$165	409,0	38,4
1879	2.068,809	24.264,958	253:506$962	122,5	10,4	690:522$978	333,7	28,4	944:029$940	456,2	38,8
Diff. em 1880 Mais..	60,420	.....	21:348$920	6,6	1,2	.....	.....	.....	.....	47,2	0,4
Diff. em 1880 Menos	.....	635,924	.....	.....	.....	56:154$695	53,8	1,6	34:805$775		

Comparando-se as despezas de conducção dos trens sómente em serviço do trafego, acham-se os resultados seguintes nos dous annos de 1880 e 1879:

ANNOS	NUMERO DE		DESPEZA								
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	LOCOMOTIVAS — Kilometros	VEHICULOS — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros
1880	2.026,130	23.212,042	237:626$832	127,1	11,0	605:634$180	298,9	26,0	863:261$012	426,0	37,0
1879	1.952,071	22.515,567	217:391$962	121,5	10,5	671:528$300	333,7	28,9	888:920$262	455,2	39,4
Diff. em 1880 Mais..	74,059	696,475	20:234$870	5,6	0,5						
Diff. em 1880 Menos	.....	.....	.....	.....	.....	65:894$120	34,8	2,9	25:659$250	29,2	2,4

O seguinte quadro mostra os resultados comparativos em 1880 e 1879 das despezas de conducções dos trens de passageiros, mixtos e de cargas, excluidos os eventuaes e as de lubrificação dos carros:

ANNOS	NUMERO DE		DESPEZA								
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	LOCOMOTIVAS — Kilometros	VEHICULOS — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros	Total	Por locomotivas — Kilometros	Por vehiculos — Kilometros
1880	2.026,130	23.212,042	234:248$182	115,6	10,0	579:657$280	281,6	24,5	804:905$462	397,2	34,5
1879	1.952,071	22.515,567	212:240$137	108,7	9,5	601:318$616	308,0	26,7	813:558$753	416,7	36,2
Diff. em 1880 Mais..	74,059	696,475	22:008$045	6,9	0,5						
Diff. em 1880 Menos	.....	.....	.....	.....	.....	30:691$336	26,4	2,2	8:653$291	19,5	1,7

O quadro seguinte mostra as despezas de lubrificação dos carros, total e por carro-kilometro, comparadas com as correspondentes em 1879:

ANNOS	CARROS — kilometros	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		PESSOAL E MATERIAL	
		Total	Por carro — kilometro	Total	Por carro — kilometro	Total	Por carro — kilometro
1880	23,629.034	20:506$725	0,7	33:554$647	1,4	54:068$372	2,1
1879	24,264.958	21:621$625	0,8	46:142$159	1,8	67:763$784	2,6
Diff. para menos em 1880	635.924	1:114$900	0,1	12:587$512	0,4	13:695$412	0,5

O quadro seguinte mostra as despezas de conducção dos trens de lastro em 1880 comparadas com as correspondentes em 1879:

ANNOS	LOCOMOTIVAS — kilometros	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		PESSOAL E MATERIAL	
		Total	Locomotiva — kilometro	Total	Locomotiva — kilometro	Total	Locomotiva — kilometro
1880	103.100	17:229$050	167,1	28:734$103	278,7	45:963$153	445,8
1879	116.738	16:115$000	137,9	38:994$678	334,0	55:109$678	471,9
Diff. em 1880 mais	.....	1:114$050	29,2	.....	.....	.....	
Diff. em 1880 menos	13.638	.....	.....	10:260$575	55,3	9:146$525	26,1

3.º Officinas e depositos diversos

Reparação de locomotivas

Durante o anno de 1880 foram reparadas, nas officinas do Engenho de Dentro e nos depositos da Estrada, 77 locomotivas constantes do quadro abaixo em que se acham discriminadas segundo a importancia das reparações; classificando-se grandes as que excederam de 3:000$000; médias as comprehendidas entre 1:000$000 a 3:000$000 e pequenas as que oscillaram entre 300$000 a 1:000$000.

ANNOS	OFFICINAS DO ENG. DE DENTRO			DEPOSITOS		
	REPARAÇÕES			REPARAÇÕES		
	Grandes	Médias	Pequenas	Grandes	Médias	Pequenas
1880	17	8	14	4	7	27
1879	19	5	5	2	9	22
Differenças para mais	.....	3	9	2	.....	5
Differenças para menos	2	.....	.....	.....	2	

As reparações concluidas em 1880, constantes do quadro acima, importaram em . . . . . 218:092$383

e as concluidas em 1879 em. . . . . 292:077$546

resultando pois a differença de. . . . . 73:985$163

em favor das reparações em 1880, não obstante terem sido em maior numero e de maior importancia.

Comparadas as importancias das reparações feitas e em via de execução, tanto nas officinas do Engenho de Dentro como nos depositos, durante os annos de 1880 e 1879, temos:

	Pessoal	Material	Total
Em 1880	219:691$478	84:700$679	304:392$157
» 1879	223:324$414	102:090$784	325:415$198
Differença para menos em 1880.			21:023$041

Reparações de carros e wagões

O numero de carros e wagões reparados nas officinas do Engenho de Dentro em 1880 foi:

De carros de passageiros e do correio.	278
» wagões de mercadorias e diversos.	987
Total.	1.265

Em 1879 tinha sido:

De carros de passageiros e do correio.	214
» wagões de mercadorias e diversos.	1.033
Total.	1.247

O numero de carros reparados em 1880 foi, pois, superior ao correspondente em 1879.

Com a reparação dos carros e wagões nas officinas do Engenho de Dentro e nos diversos depositos despendeu-se:

	Pessoal	Material	Total
Em 1880	160:256$024	219:406$634	379:662$658
» 1879	152:806$032	185:219$898	338:025$930
Differença para mais em 1880	7:449$992	34:186$736	41:636$728

Ou separadamente:

Nas officinas do Engenho de Dentro:

	Pessoal	Material	Total
Em 1880	114:151$300	178:060$014	292:211$314
» 1879	104:822$963	142:948$625	247:771$588
Differença para mais em 1880	9:328$337	35:111$389	44:439$726

Nos depositos diversos:

	Pessoal	Material	Total
Em 1880	46:104$724	41:346$620	87:451$344
» 1879	47:983$069	42:271$273	90:254$342
Differença para menos em 1880	1:878$345	924$653	2:802$998

Divididas, segundo as especies de carros, as despezas de reparações foram:

	1880	1879
Em carros de viajantes e do correio.	108:656$602	102:277$609
» wagões de mercadorias e diversos. . .	271:006$056	235:748$321
Totaes. . .	379:662$658	338:025$930

As quotas destas despezas pertencentes ás officinas do Engenho de Dentro foram em 1880:

Em carros de viajantes e do correio.....	102:230$523
» wagões de mercadorias e diversos.....	189:980$791
	292:211$314

As médias por carro das importancias destas reparações foram:

	Em 1880	Em 1879
Carros de viajantes e do correio.	367$735	439$900
Wagões de mercadorias e diversos.	183$911	148$821

4° Recapitulação das despezas feitas pela locomoção, por conta do custeio

O total das despezas do custeio feitas em 1880 pela locomoção, incluindo portanto reparos e reconstrucção do material rodante nas officinas, conducção dos trens em serviço do trafego, etc.

Importou em.		1.601:847$926
e em 1879 tinha importado em.		1.602:736$934
Differença para menos em 1880.		889$008

A despeza em 1880 decompõe-se do seguinte modo:

Reparações ordinarias de locomotivas. . .	98:655$620	
» de carros e wagões.	275:083$049	
		373:738$669
» extraordinarias e grandes reconstrucções de locomotivas. . .	205:736$537	
» idem de carros e wagões.. . . .	104:579$609	
		310:316$146
Conducção dos trens.		863:261$012
Despezas geraes, escriptorio, etc.		54:532$099
Total		1.601:847$926

Referindo-se as despezas de 1880 e 1879 ás unidades de trabalho nos dous annos, obtem-se os seguintes coefficientes:

	1880	1879	Differenças em 1880
Por kilometro da estrada em trafego.	2:527$670	2:576$747	49$077
» trem kilometro (1).	$932	$980	$048
» locomotiva kilometro (1). . . .	$791	$821	$030
» vehiculo » (2). . . .	$061,7	$071,1	$009,4
» tonelada » (3). . . .	$012,5	$012,1	$000,4
» viajante » (3). . . .	$005,6	0$006,4	$000,8

(1) Não inclue o serviço do lastro.
(2) Consideraram-se os carros grandes sobre oito rodas como dous carros.
(3) Não inclue os transportos em serviço da estrada.

5.º Obras diversas

Obras novas do material rodante

A' conta desta verba foi levada em 1880 a importancia de 3:289$288 que se despendeu com a transformação de dous carros americanos de 1ª classe, em carros dormitorios, com compartimentos especiaes para se deitarem 12 pessoas e um salão com 10 cadeiras gyratorias e de encostos moveis, além de 2 compartimentos para lavatorios e latrinas.

Este trabalho, que teve começo em fins de 1879, foi executado durante o anno de 1880 com pessoal muito reduzido e por vezes interrompeu-se para dar logar a serviços de mais urgencia do material rodante, demorando-se por esse motivo a sua conclusão.

No principio deste anno foi entregue á circulação um destes carros, no trem que conduziu Suas Magestades Imperiaes á estação de Barbacena e por essa occasião foi muito apreciado pelas pessoas que tomaram nelle logar, parecendo que a adopção de taes carros nos trens expressos torna-se hoje uma necessidade, principalmente para os viajantes de longa viagem.

Freio Westinghouse

A necessidade de garantir melhor a segurança dos nossos trens, provendo-os de meios mais aperfeiçoados para moderar a sua marcha nos declives da Estrada, nas proximidades das estações e das obras d'arte, ou para destruir com maior promptidão a sua velocidade, em presença de um perigo imminente, como póde occorrer e de facto tem occorrido nesta Estrada, com a presença de animaes na linha, queda de barreiras, etc., em distancia que infallivelmente será percorrida pelo trem, por insufficiencia da acção dos freios ordinarios e demora de sua applicação, levou a administração desta Estrada a experimentar, em fins de 1879, dous systemas distinctos de freios continuos, graciosamente postos á disposição da mesma administração pelos representantes, nesta cidade, dos seus inventores.

O primeiro destes apparelhos foi o do systema Eames que tem por principio o vacuo formado com diversos receptaculos collocados debaixo dos carros por um ejector armado na machina, ao lado do machinista.

Este systema de freios foi experimentado em um trem de suburbios, e os resultados foram lisongeiros, reconhecendo-se porém, que sua adopção conviria mais espe-

cialmente ás condições ordinarias e sobre trens animados de menor velocidade, faltando-lhe uma qualidade importante, a da automacidade.

Seguiram-se a estas experiencias as do freio continuo automatico de ar comprimido do systema Westinghouse, o qual foi applicado a um trem de viajantes da Estrada e sobre uma machina grande.

Todos os resultados foram muito satisfactorios e superiores aos das experiencias com o freio Eames, tornando-se admiravel a docilidade com que obedece este freio á vontade do machinista na moderação da velocidade e a promptidão e energia de sua acção: e agradaram a tal ponto que o antecessor de V. Ex. não se demorou em autorizar a encommenda da quantidade necessaria para dezeseis machinas, oitenta e seis carros de viajantes, e vinte e dous de bagagem, dotando assim a nossa primeira Estrada de ferro de um systema dos mais engenhosos e aperfeiçoados apparelhos para a segurança dos trens.

A consideração que este systema de freios tem merecido de quasi todas as administrações de estradas de ferro do mundo, nesses ultimos annos, torna-se bastante sensivel nos seguintes numeros de machinas e de carros que receberam estes apparelhos e o notavel accrescimo que soffreu sua applicação de 1 de Junho de 1879 a 31 de Agosto de 1880.

Estes numeros são extrahidos do ultimo catalogo publicado pela « Westinghouse Continous Brake Company. »

PAIZES	EFFECTIVO DO MATERIAL PROVIDO DE FREIOS AUTOMATICOS WESTINGHOUSE	
	Machinas	Carros
Inglaterra	495	3.156
França	578	4.109
Belgica	197	1.241
Allemanha	55	93
Russia	36	51
Hollanda	28	164
Italia	2	6
Suecia	1	6
India	6	60
New South Wales	58	124
Sul de Australia	23	18
Queens land	1	11
Estados Unidos	2.231	7.424
Existencia em 31 do Agosto de 1880	3.711	16.463
» » 1 de Junho de 1879	1.683	7.277
Augmento em 15 mezes	2.028	9.186

O seguinte quadro mostra o effectivo das locomotivas e carros das estradas de ferro inglezas providos, até 30 de Junho de 1880, de diversos systemas de freios continuos:

SYSTEMAS DE FREIOS	EFFECTIVO DO MATERIAL PROVIDO DE FREIO	
	Machinas	Carros
Brake automatic	2	12
Eames	5	5
Fay Nesvall e Eames combinados	.....	10
Fay Nesvall e Sanders »	.....	6
Fay e Westinghouse	.....	6
Vacum automatic de Sanders Boliths	207	725
Smith vacum automatic	3	31
Steel Mac-Irmes	5	33
Westinghouse automatic	369	2.129

Comparando-se estes dous quadros entre si, vê-se que em dous mezes a Inglaterra estendeu a applicação dos freios automaticos de Westinghouse a mais 127 locomotivas e 1.027 carros do seu material.

Fornecimento ao deposito central

A importancia da despeza que foi debitada ao deposito central, para ser por este dividida pelas repartições e particulares que fizeram requisições, elevou-se a 205:556$625, ou mais 65:778$588 que durante o anno de 1879.

Entre estas obras merecem ser especialmente mencionadas as que foram executadas para as estradas de ferro de Cantagallo e da Companhia d'Oeste de Minas.

Para a primeira destas estradas construiram-se nestas officinas 6 carros de 1ª classe e 2 de 2ª classe typo americano; e transformou-se depois um dos carros de 1ª classe á requisição da Directoria da dita estrada, destinado especialmente a Suas Magestades Imperiaes, substituindo-se nesse carro os assentos ordinarios, que foram devolvidos á estrada de Cantagallo, por cadeiras de luxo com encostos fixos; fizeram-se dous compartimentos mais espaçosos para lavatorios e latrinas, sendo todo o interior guarnecido como os outros carros, porém com mais esmero e capricho.

Este carro ficou concluido e foi entregue em Março do corrente anno.

Alèm deste material e para a mesma estrada deu-se começo em 1880 á construcção de 20 wagões fechados de cargas, para os quaes encommendaram-se ferragens da Europa.

Com a construcção destes carros despendeu-se durante o anno de 1880 a importancia de 58:482$108.

Para a Companhia da Estrada de ferro d'Oeste de Minas construiram-se nestas officinas, 4 carros de 1ª classe, 4 de 2ª classe, um carro de bagagem, 10 wagões abertos, 13 wagões fechados, 1 wagão para gado em pé e continuam em construcção,

1 carro de luxo de 1ª classe, 1 de bagagem, 1 para gado em pé e 2 wagões fechados para cargas.

Com este trabalho despendeu-se durante o anno de 1880 a importancia de 58:730$334.

Armaram-se para a mesma estrada duas locomotivas americanas, as quaes foram descarregadas e experimentadas pelo pessoal das officinas do Engenho de Dentro, importando este trabalho em 539$004.

Além destes trabalhos executaram-se outros de menor importancia e fizeram-se diversos fornecimentos para a mesma estrada.

Para a estrada de ferro da Companhia União Valenciana substituio-se um eixo em duas rodas de locomotivas, as quaes com mais outras duas receberam aros novos.

Este trabalho importou em 726$524.

Para a estrada de ferro de Cantagallo forneceram-se 14 aros de aço fundido Krupp para rodas de machinas, 24 rodas de ferro fundido e 200 arruellas de borracha.

Além destes trabalhos executaram as officinas da Estrada outros para todas as repartições da mesma estrada, como superstructuras metallicas para pontes, velocipedes de manivela, trollys de aterro, rodeiros para trollys, mangueiras para caixas d'agua, lanternas esphericas e muitas outras obras, inteiramente novas ou reformadas nas officinas.

Fundição de ferro e bronze

Durante o anno de 1880 fundiram-se em ferro 14.258 peças diversas com o peso bruto de kilogrammas 234.497 que importaram em 34:929$635, ou menos 8:853$621 que em 1879.

O preço médio destas fundições foi de 168 rs. o kilogramma.

Em bronze fundiram-se 8.568 peças, pesando 22.303 kilogrammas, que importaram em 25:552$158; mais 6:141$918 que em 1879.

O preço médio desta fundicção foi de 1$068 o kilogramma.

Augmento das officinas do Engenho de Dentro

Sob esta denominação comprehende-se o augmento que soffreram estas officinas com o assentamento de novas machinas-ferramentas; construcção de um carretão para manobras de carros; construcção e armação de toda a transmissão e machinas de

madeira da nova serraria; assentamento de uma balança para pesar locomotivas e augmento de linhas diversas para deposito de rodas e carros.

Com todas estas obras despendeu-se a quantia de 68:251$112, comprehendendo-se a importancia de 24:852$347 de diversas machinas-ferramentas de Whitworth e de Robinson & Sons que mencionou-se no relatorio de 1879 e que só em 1880 foram armadas, juntamente com duas machinas radiaes para furar, 1 torno de banco partido de Whitworth e 1 plaina vertical de W. Sellers que deixaram de figurar no dito relatorio.

Ficou concluida toda a transmissão geral e superior da serraria e em estado muito adiantado a transmissão subterranea, perpendicular á primeira, e que move directamente as machinas de apparelhar madeira.

Todas as machinas para madeira foram mudadas do antigo telheiro e soffreram as ligeiras reparações de que careciam, achando-se hoje o machinismo em perfeito estado e trabalhando em excellentes condições.

A machina Corliss que move todo o machinismo da serraria, e que começou a funccionar em principios de 1880, tem trabalhado perfeitamente e sustentado os bons e justos creditos de que goza no estrangeiro.

VI

Via Permanente e edificios

1.º Trilhos, accessorios e dormentes

O numero e comprimento dos trilhos de aço e de ferro, novos, empregados nestes ultimos cinco annos em substituições e outros serviços foi:

ANNOS	TRILHOS DE AÇO		TRILHOS DE FERRO		TOTAL	
	NUMERO	COMPRIMENTO	NUMERO	COMPRIMENTO	NUMERO	COMPRIMENTO
		m		m		m
1876	.....	.....	18.133	121.933,60	18.133	121.933,00
1877	20.144	143.840,00	4.947	34.000,00	25.091	177.840,00
1878	34.974	311.381,00	769	5.464,00	35.743	316.845,00
1879	11.176	98.312,00	.....	.....	11.176	98.312,00
1880	9.534	84.058,26	.....	.....	9.534	84.058,26
Somma	75.828	637.591,26	23.849	161.397,60	99.677	798.988,26

A linha do Sitio a Barbacena, não incluida neste quadro, é toda de trilhos de aço.

A substituição dos trilhos de ferro pelos de aço tem tido regular andamento, como demonstra o seguinte quadro :

SECÇÕES	EXTENSÃO DE LINHA COM TRILHOS DE AÇO DE 33 KILOGRAMMAS POR METRO CORRENTE				
	Em 1877	Em 1878	Em 1879	Em 1880	TOTAES
	k	k			k
1ª	18.976,	64.674,	.....	.....	83.650,
2ª	13.526,	32.879,	.....	.....	46.405,
			k	m	
3ª	24.929,	44.461,	15.893,	689,	85.972,
				k	
4ª	8.470,	3.273,	10.216,	10 205,	31.864,
	m		m		
5ª	022,	792,	039,	.....	203,
Ramal de S. Paulo	863,	6.826,	14.526,	19 274,	41.489,
» do Porto-Novo	2.431,	1.526,	3.824,	11.013,	18.796,
	k	k	k	k	k
Somma	68.919,	154.374,	44.498,	41.181,	308.972,

Este importante melhoramento ficou, pois, concluido na 1ª e 2ª Secções em 1878.

Na extensão da 1ª Secção está incluida a via dupla até Sapopemba.

Na 1ª, 2ª e 3ª Secções a transformação foi feita com toda a rapidez, tendo sido retirado um numero consideravel de trilhos ainda em estado de servirem por muito tempo ; desses trilhos foram empregados 414 de 32 kilogrammas no Ramal de Santa Cruz e cêrca de 2.400 em diversos desvios e nos ramaes do Campinho, Macacos e Gambôa.

Dos de 28 kilogrammas foram enviados para os ramaes de S. Paulo e Porto Novo e para a 4ª Secção, existindo hoje em deposito, em estado de serem aproveitados como estão 2.657, e aproveitaveis, sendo necessario cortar as pontas e abrir novos furos, 2.435.

A transformação é actualmente feita nos ramaes de S. Paulo e Porto Novo, e na 4ª Secção na proporção do estrago dos trilhos em cada uma das divisões.

Os trilhos Vignole de ferro, de 28 e 33 kilogrammas por metro corrente, que ainda existem na linha, são os constantes deste quadro :

SECÇÕES	EXTENSÃO DA LINHA COM TRILHOS VIGNOLE DE FERRO DE		TOTAES
	28 kilogrammas	33 kilogrammas	
	kil.	kil.	kil.
1ª	.....	.....	.....
2ª	.....	.....	.....
3ª	0,704,	2,910,	3,614,
4ª	47,571,	0,646,	48,217,
5ª	1,500,	83,347,	84,847,
Ramal de Santa Cruz	.....	32,466,	32,466,
» » Macacos	1,556,	3,373,	4,929,
» » S. Paulo	97,007,	18,702,	115,709,
» do Porto Novo	33,704,	11,264,	44,968,
Somma	182,042,	152,708,	334,750,

O numero de dormentes novos empregados, quer na conservação da linha em substituição de outros arruinados quer em outros serviços nos cinco annos ultimos, foi:

Em 1876			34.820
» 1877			110.838
» 1878			140.739
» 1879			107.756
» 1880	Em conchegamento	41.740	
	» linhas novas	7.722	
	» substituição	110.428	
	» diversos	2.707	162.597

Em 1879, tendo havido falta de dormentes, não só não foram substituidos todos os estragados, como foi necessario parar o serviço de regularisamento e diminuição de vão; e por essa causa foi mais elevado o algarismo de consumo neste anno.

2.º Desvios e linhas auxiliares

1ª Secção

Concluiu-se o assentamento de diversas linhas para o deposito de carros, em S. Diogo, ligadas a uma só chave, do lado superior, para facilitar as manobras, e prolongou-se a linha principal até o limite do terreno da Estrada pelo lado da pedreira.

Para execução desta obra foi preciso rebaixar-se o sòlo, que em parte é ali de rocha viva e aterral-o em outros pontos que eram baixos.

A medição deste serviço foi:

Escavação em terra	29,^{m3}50
Idem em rocha	67, 50
Aterros	245, 50

Concluiu-se igualmente o prolongamento do desvio de Cascadura ao Laboratorio Pyrotechnico do Campinho, desde seu antigo entroncamento até ás chaves daquella Estação, afim de remover-se da linha uma chave e supprimir-se um guarda.

Aterro empregado . . . . . 150,^{m3}00

Foi augmentado o desvio da Estação do Engenho de Dentro, do lado inferior, assentando-se uma chave de communicação com a linha n. 1, em sentido opposto á primitiva, para evitar que os trens tomem a chave em ponta, e do lado superior da mesma estação ligou-se a linha n. 1 á n. 2 para facilitar as manobras.

Assentou-se um desvio nas Officinas do Engenho de Dentro, partindo da linha do girador para o abrigo de madeiras que ahi se construiu. Excavações feitas, 271,^{m3}00.

Para facilitar as manobras dos trens do Ramal de Santa Cruz, na Estação de Sapopemba, prolongou-se o desvio, do lado da Côrte, até áquem da ponte n. 8, communicando-o com a linha n. 1 junto á plataforma de passageiros — Aterros, 509,^{m3}00. O desvio que passa pelos fundos do armazem, nesta Estação, foi tambem augmentado para o lado de Belem para melhorar a curva, que era de pequeno raio, e para dar-lhe maior extensão. Aterro, 21 ^{m3}00. Para facilitar as manobras dos trens augmentou-se ainda o desvio do armazem e a linha n. 1, para o lado do interior, reclamando este serviço o accrescimo de 4,^{m}80 a um boeiro que ahi existe, no que empregaram-se 36, ^{m3}33 de alvenaria de pedra.

Em Maxambomba foi applicada uma das chaves do systema «Wharton» em substituição de uma «Vignole» que se achava estragada; esta nova chave tem provado bem e com certeza prestará excellente serviço nas Estações da 1ª Secção que devem dar passagem a trens com velocidade relativamente grande.

Prolongou-se o desvio do armazem, para o lado do interior, assim como o desvio auxiliar, para o lado da Côrte, passando pelos fundos da plataforma de passageiros e das duas caixas d'agua, ficando assim bem servida esta estação para accommodação de carros. Aterro empregado, 336,^{m3}00.

Para este serviço foi necessario augmentar-se um pontilhão, mencionado no competente capitulo.

Foi tambem prolongado o desvio auxiliar da Estação de Queimados, para o lado da Côrte, afim de conter com facilidade grandes trens que alli têm de cruzar. — Aterro, 166,^{m3}00.

2ª Secção

Construiu-se um desvio morto na Estação do Oriente, aproveitando-se parte do material empregado no antigo desvio, que foi demolido.

Para melhorar o serviço de manobras na Estação de Mendes prolongou-se o desvio para o lado da Barra.

No kilometro 78 construiu-se uma linha provisoria, proxima a uma pedreira, para facilitar o carregamento de pedras no carro-guindaste.

Fizeram-se as seguintes modificações nas linhas da Estação de Sant'Anna: Demolição do desvio morto e reconstrucção de outro em sentido inverso, com a chave para o lado da Estação; augmento do desvio da Estação até a antiga chave do desvio morto, que, não tendo sido supprimida, serviu para este fim.

Na Estação da Barra acham-se em execução diversas modificações no systema de linhas e desvios para melhorar o serviço do trafego, e construcção de outros novos, dos quaes dous já se acham concluidos.

3ª Secção

Concluiu-se o prolongamento do desvio da Estação do Ypiranga e do da Parahyba afim de dar-lhes maior capacidade.

Foi demolido um syphão hydraulico que existia no centro do pateo da Estação de Entre-Rios, o que permittiu a ligação de dois desvios intermediarios da linha da carvoeira. Com este melhoramento ficou a Estação com quatro desvios iguaes para mais facilidade nas manobras dos trens.

4ª Secção

Modificou-se a rede superior de desvios da Estação do Rio Novo, substituindo-se uma curva de 100,m00 de raio, da qual partiam quatro linhas, por outra de 180,m00 por onde circulam agora os trens com facilidade.

Ramal de S. Paulo

Modificou-se o desvio da Estação da Boa Vista, substituindo-se a chave dupla por uma singela.

Para baldeação de madeiras, carvão e outras mercadorias entre esta Estrada e a de S. Paulo e Rio de Janeiro, construiu-se na Estação da Cachoeira um desvio, sendo aquella companhia convidada a construir tambem um outro ao lado deste, de fórma a poder-se passar com facilidade as cargas de uns para outros wagões.

Na mesma Estação construiu-se mais um desvio morto por detrás da carvoeira, para deposito de carros.

Ramal do Porto Novo

Augmentou-se o desvio da Estação de Santa Fé, do lado inferior, para facilitar as manobras dos trens, assim como o de Auta, empregando-se neste 380,^{m3}00 de aterro.

A extensão total das linhas e desvios construidos e augmentados em 1880 foi de 3.373^{m},09, a saber:

1ª SECÇÃO

Conclusão das linhas para o deposito de carros em S. Diogo....	567^{m},95
Desvio para o deposito de madeiras nas officinas do Engenho de Dentro.....	199 , 34
Prolongamento da linha do Laboratorio do Campinho.....	14 , 60
Augmento dos desvios da Estação de Sapopemba.....	385 , 10
» » » » » » Maxambomba.....	368 , 00
» » » » » » Queimados.....	105 , 85

2ª SECÇÃO

Construcção de um desvio na Estação do Oriente.....	151 , 50
Augmento do desvio da Estação de Mendes.....	194 , 45
» e construcção de desvios na Barra.....	503 , 10

3ª SECÇÃO

Augmento do desvio da Estação do Ypiranga.....	140 , 50
» » » » » da Parahyba.....	187 , 00
» » » » » de Entre-Rios.....	102 , 20

RAMAL DE S. PAULO

Construcção de um desvio morto na Estação da Cachoeira.....	181 , 60
» na mesma Estação para baldeação das cargas desta Estrada e da de S. Paulo e Rio de Janeiro.....	94 , 20

RAMAL DO PORTO NOVO

Augmento do desvio da Estação de Santa Fé.....	96 , 70
» » » » » de Auta.....	84 , 00
Total.....	3.373 , 09

3.º Lastro

Durante o anno de 1880 empregaram-se na linha 44.098^{m3},32 de lastro de saibro e 504^{m3},80 de pedra quebrada, a saber:

SECÇÕES	SAIBRO	PEDRA	TOTAES
	m³	m³	m³
1ª	36,00	.....	36,00
3ª	1.523,72	.....	1.523,72
4ª	701,00	.....	701,00
5ª	6.464,60	84,00	6.548,00
Ramal do Santa Cruz	1.0 0,00	.....	1.000,00
» » S. Paulo	32.113,60	406,80	32.520,40
» do Porto Novo	2.260,00	14,00	2.274,00
Somma	44.098,32	504,80	44.603,12

4.º Cêrcas

Continua-se com actividade a cercar o leito da Estrada para garantir a circulação dos trens contra as frequentes invasões de animaes, a que é devida a maxima parte dos accidentes.

A extensão de cercas construidas durante o anno findo foi:

Na linha

SECÇÕES	COM ARAME FARPADO E POSTES DE TRILHOS VELHOS	COM TRILHOS VELHOS SOBRE POSTES TAMBEM DE TRILHOS	TOTAES
	m	m	m
1ª	7.006,26	204,40	7.210,66
2ª	4.031,50	.....	4.031,50
3ª	7.671,50	.....	7.671,50
4ª	476,30	.....	476,30
5ª	15.946,15	.....	15.946,15
Ramal de Santa Cruz	5.423,60	.....	5.423,60
» » S. Paulo	7.762,84	.....	7 762,84
» do Porto Novo	2.758,90	659,23	3.418,13
Somma	51.077,05	863,63	51.940,68

Nos pateos das estações

ESTAÇÕES	COM ARAME FARPADO E POSTES DE TRILHOS VELHOS	COM TRILHOS VELHOS SOBRE POSTES TAMBEM DE TRILHOS VELHOS	TOTAES
	m	m	m
S. Diogo	.....	196,73	196,73
Sapopemba	298,00	.....	298,00
Juiz de Fóra	.....	51,40	51,40
Mathias Barboza	.....	181,40	181,40
Mantiqueira	48,50	.....	48,50
Rosalongo	817,00	.....	817,00
Campo Grande	38,50	.....	38,50
Barra Mansa	32,70	.....	32,70
Divisa	.....	76,00	76,00
Chiador	.....	20,60	20,60
Sapucaia	.....	48,00	48,00
	1.234,70	574,13	1.808,83

Pelo quadro abaixo vê-se que de 1872 para cá tem-se construido 411.238^{m}, 38 de cercas á margem da linha, achando-se portanto bem fechados 205.619^{m}, 19 de estrada, não incluindo os postes em tunnel e em córtes de sufficiente altura para constituir fecho efficaz.

ANNOS	CERCAS DE ARAME E TRILHOS	CERCAS DE TRILHOS SÓMENTE	TOTAES
	k. m.	k. m.	k. m.
1872	.....	2.867,80	2.867,80
1873	.....	11.498,25	11.498,25
1874	.....	16.916,89	16.916,89
1875	.....	5.228,87	5.228,87
1876	.....	24.134,22	24.134,22
1877	.....	53.125,59	53.125,59
1878	87.478,00	26.467,00	113.945,00
1879	126.915,63	4.665,45	131.581,08
1880	51.077,05	863,63	51.940,68
Somma	265.470,68	145.767,70	411.238,38

E nos pateos das Estações :

	k. m.	k. m.	k. m.
1872	.....	.....	.....
1873	.....	.....	.....
1874	.....	.....	.....
1875	.....	.....	.....
1876	.....	2.900,00	2.900,00
1877	.....	1.354,25	1.354,25
1878	4.108,00	1.079,00	5.187,00
1879	511,95	878,40	1.390,35
1880	1.234,70	574,13	1.808,83
Somma	5.854,65	6.785,78	12.640,43

A diminuição da extensão de cercas construidas em 1880 é devida á consideravel reducção do pessoal empregado nesse serviço e a construirem-se neste anno as cercas com mais um fio e empregarem-se postes mais proximos.

Roçou-se o mato aos lados da linha na área indicada no seguinte quadro :

Na 1ª Secção	463.206,m²00
» 2ª »	157.634, 00
» 3ª »	12.190, 00
» 4ª »	257.830, 00
» 5ª »	220.280, 00
No Ramal de Santa Cruz	158.386, 00
» de Mácacos	2.400, 00
» de S. Paulo	783.349, 00
» do Porto Novo	363.652, 00
Total	2.418.927, 00

As cercas vivas, que só existem na 1ª Secção, foram competentemente viradas na extensão de 2.395,m00.

5.º Passagens de nivel

1ª Secção

Repararam-se e pintaram-se diversas cancellas.

Na noite de 19 para 20 de Julho foi substituido o antigo cruzamento das linhas da Companhia de Bonds de S. Christovão com as desta Estrada na passagem de nivel n. 11, collocando-se um novo quadro de trilhos de aço, para este fim já preparado em 1879.

Com esta medida obteve-se perfeita segurança para o trafego da Estrada e daquella Companhia, cessando as continuas e trabalhosas reparações a que era sujeito o antigo e já bastante estragado cruzamento.

3ª Secção

Collocaram-se cancellas na passagem de nivel do kilometro 145.

5ª Secção

Collocaram-se cancellas nas passagens de nivel dos kilometros 311 e 305.

Considerando-se prejudicial o grande numero de passagens ao nivel dos trilhos e prestando-se o Viaducto da Posse a receber sob seu primeiro arco, do lado de João

Gomes, a estrada particular que cruza em nivel com a Estrada de ferro a cerca de 150,^{m}00 do mesmo viaducto, executou-se este melhoramento, preparando-se o leito do novo caminho na extensão de 400,^{m}00.

Ramal de S. Paulo

Reconstruiu-se uma das paredes do fosso na passagem de nivel do kilometro 129 a 130, estragado pela enchente do rio. Alvenaria 11,^{m3}40

Reforçaram-se as paredes e fundações do fosso da passagem do nivel do kilometro 155, construidas em terreno muito compressivel, e fez-se tambem um enrocamento no aterro proximo.

Alvenaria no fosso.....	41,^{m3}24
Pedra empregada no enrocamento.....	3, 82

Collocaram-se cancellas nas passagens de nivel dos kilometros 226 a 227, e contra-trilhos na da Estação de Rezende.

Ramal de Santa Cruz

Collocaram-se contra-trilhos na passagem do pateo da Estação de Campo Grande. Na passagem de nivel entre os kilometros 4 e 5 collocaram-se duas varas de trilhos para vedar a entrada de animaes, modificando-se assim essa passagem para peões sómente.

Fossos transversaes aos lados das passagens de nivel

Tem-se continuado a construir fossos nas passagens de nivel para vedar a entrada de animaes na linha.

Concluiram-se durante o anno proximo passado e achavam-se em construcção em Dezembro:

3ª	Secção —	Na passagem	do kilometro	155
	»	»	»	184
	»	»	»	185
5ª	»	»	»	279
	»	»	»	290
	»	»	»	295

5ª Secção.— Na passagem do kilometro			298
»	»	»	302
»	»	»	352
Ramal de S. Paulo —	»	»	156
»	»	»	161
»	»	»	175
»	»	»	178
»	»	»	179
»	»	»	174
»	»	»	192
»	»	»	212

Alguns destes fossos, segundo as condições do terreno, são munidos de uma valla de alvenaria para evitar a estagnação das aguas.

Alvenaria de pedra empregada nestas construcções..... 423,^{m3}93

Esses fossos são o complemento indispensavel ás cercas; vedam que os animaes, mesmo no caso de ficarem as cancellas abertas, entrem para a linha. Em alguns pontos servem os fossos tambem de boeiros.

6.º Pontes e pontilhões

1ª Secção

Na ponte n. 2 substituiram-se 11^{m},90 de vigas de madeira de lei, arruinadas, por outras de pinho de riga; na de n. 10 — 34^{m},50, idem; e na de S. Pedro 150^{m},22, idem, sendo alcatroadas convenientemente.

Substituiram-se as superstructuras metallicas, já muito usadas, das pontes ns. 7 e 8 correspondentes á linha n. 2, e nesta ultima, que foi augmentada em 1879 para dar logar ao prolongamento do desvio do Ramal de Santa Cruz, em Sapopemba, assentou-se uma terceira superstructura metallica.

Para apoio dos aterros juntos destas pontes fizeram-se dous pequenos muros aos lados dos encontros de cada uma, tendo os da ponte n. 7—4^{m},25 de comprimento, 0^{m},40 de altura e 0^{m},50 de espessura, e 2 rampas de 4^{m},75 × 0^{m},30, × 0^{m},30, e os da n. 8—8^{m},44 de comprimento, 0^{m},40 de altura e 0^{m},40 de espessura.

Alvenaria total. . . . . 5^{m3},25

Em consequencia do levantamento da linha nas pontes ns. 18 e 21 alteraram-se tambem as alvenarias dos encontros, empregando-se $20^{m3},40$ de pedra.

Nesta ultima ponte substituiram-se as longrinas de madeira, arruinadas, por traversinas, tambem de madeira, apaiando-se sobre trilhos Barlow estendidos ao longo da superstructura metallica.

Por esta occasião foi reparada a mesma superstructura e rebitadas de novo as vigas e travamento.

Tendo-se de prolongar os desvios de Maxambomba para melhorar o serviço do trafego, foi necessario, para estender-se a linha ou desvio do lado da Côrte, augmentar-se de $6^{m},00$ para cada lado um pontilhão que existe proximo da mesma Estação. Este pontilhão tem $2^{m},35 \times 1^{m},50$ de secção de vasão e foi coberto com trilhos Barlow velhos.

Pinton-se a verniz coaltar a superstructura do pontilhão do kilometro 15 e a da ponte de S. Pedro, e reduziu-se a $0^{m},30$ o espaçamento dos dormentes dos pontilhões ns. 3, 18 e 19.

2ª Secção

Substituiram-se na ponte de Sant'Anna $174^{m},50$ de vigas de madeira de lei, que se achavam arruinadas, por outras de pinho de riga; recravaram-se alguns rebites que estavam frouxos e pinton-se a verniz coaltar toda a superstructura.

Na ponte do Pirahy, proximo á Barra, desbastaram-se as longrinas de madeira, em diversos logares, para nivelar a linha.

3ª Secção

Tomaram-se com cimento as juntas das cantarias de diversas pontes, que apresentavam desligamento.

Substituiram-se na ponte do Desengano $123^{m},40$ de vigas de madeira e na do Secretario $15^{m},10$.

Na ponte do Paraizo substituiram-se tambem $99^{m},70$ de vigas, 60 pedestaes de madeira da balaustrada, e tomaram-se com cimento as juntas das cantarias.

Na da Boa Vista subtituiram-se $180^{m},24$ de vigas de madeira, tomaram-se com cimento as juntas das cantarias, collocaram-se nas mesmas 20 gatos de ferro para

evitar o desligamento, e substituiram-se alguns travessões de trilhos que estavam vergados.

Na ponte do Mingú substituiram-se 11 traversinas de madeira arruinadas.

No pontilhão do kilometro 130 e no do kilometro 132 tomaram-se as juntas abertas das cantarias e substituiram-se as sapatas de madeira arruinadas por outras feitas com pedaços de vigas ainda aproveitaveis que se tem retirado das pontes e no do kilometro 131 tomaram-se a cimento as juntas das cantarias.

Tendo ficado completamente obstruido com as enxurradas, um boeiro no kilometro 145, pelo que reconheceu-se a insufficiencia do vão em occasiões de grandes chuvas, construiu-se nesse logar, em substituição ao mesmo boeiro, um pontilhão com $4^m,00$ de abertura e $2^m,70$ de altura, e vigas formadas de trilhos Barlow.

Do aqueducto que existe por cima do viaducto do kilometro 195 e que conduz agua para os engenhos da fazenda da Condessa do Rio Novo acontecia, quando era grande o volume d'agua, transbordar e correr para a linha: para evitar este inconveniente construiu-se um paredão, afim de desviar da linha as sobras d'agua, e empedrou-se o talude do córte.

Alvenaria do paredão.	$4^{m3},15$
Empedramento.	$14^{m3},55$

4ª Secção

Substituiram-se $89^m,93$ de vigas de madeira na ponte da Serraria, $12^m,00$ na do Parahybuna, $33^m,00$ na do José Café, $29^m,80$ na do Cayoaba, $11^m,50$ na do Rio Preto, $60^m,80$ na de Mathias Barbosa (n. 1), $24^m,42$ na da Cachoeira (n. 2), $8^m,50$ na do Poço Rico, $24^m,65$ na de José Carlos, $25^m,00$ na do Bom Successo, $33^m,19$ na do Cemiterio, $16^m,50$ no pontilhão do kilometro 215 e $6^m,00$ no do kilometro 274 a 275.

Sendo a linha em curva sobre a ponte n. 2 do Poço Manso, de modo que os trilhos se apoiavam, ora exterior ora interiormente, sobre as mesas das vigas metallicas, foram estas afastadas e munidas de um estrado de dormentes de modo a ficar a linha sempre collocada no espaço comprehendido entre as mesmas vigas.

Na ponte n. 3 do Poço Manso substituiram-se diversos rebites que estavam frouxos, fazendo-se igual serviço nas do Bom Successo e Rio Preto (n. 2).

Na ponte n. 1 da Cachoeira substituiram-se $15^m,63$ de vigas de madeira e collocaram-se vinte traversinas de trilhos Vignole para diminuir o espaçamento das mesmas traversinas.

No viaducto do Retiro substituiram-se 39^{m}.00 de vigas de madeira, 36^{m3},52 de soalho de pinho de riga : collocaram-se quarenta e seis traversinas de trilhos Barlow para diminuir o espaçamento das mesmas, e substituiram-se doze calços de madeira e quarenta relites que se achavam frouxos.

Augmentaram-se as sapatas de dous pontilhões nos kilometros 139 e 273, empregando-se 5^{m3},33 de alvenaria : collocou-se uma cruzeta, feita de ferro já usado, no pontilhão do kilometro 235, para segurança do vigamento, e concluiu-se o augmento do pontilhão do Rio Novo para dar logar ao prolongamento das linhas da Estação.

Alvenaria de tijolo empregada.....	54^{m3},71
Aterros.....	312^{m3},00

Foram tomadas com cimento as juntas das cantarias de diversas pontes e pontilhões, que apresentavam fendas e pintados os vigamentos de outros.

5ª Secção

Substituiram-se 65^{m},00 de vigas de madeira na ponte da Vargem, 10^{m},20 no viaducto da Posse, 5^{m},00 no pontilhão do kilometro 299, 8^{m},20 no do kilometro 301, e 8^{m},50 no do kilometro 306.

Collocaram-se taruogos de madeira entre os dormentes de tres pontilhões nos kilometros 359,360 e 363, para maior solidez da superstructura, quotorze gatos de ferro nas cantarias deste ultimo, e vinte e um em outro pontilhão do mesmo kilometro.

Em consequencia das excavações produzidas no aterro junto aos encontros do pontilhão do kilometro 307 pela infiltração das aguas que passavam por baixo do muro de pedra secca que ahi existe, foi este muro reconstruido e augmentado de 1^{m},00 para cada lado, afim de alargar o aterro em toda sua largura.

Alvenaria.....	5^{m3},50

Foram convenientemente tomadas com cimento as fendas que apresentavam as cantarias do pontilhão do kilometro 310, nas quaes foram collocados cinco gatos de ferro para maior segurança.

Substituiram-se as longrinas de madeira do pontilhão do kilometro 315 por dormentes collocados transversalmente, utilisando-se as partes aproveitaveis das vigas servidas, e para melhorar as condições de segurança deste pontilhão reforçaram-se as

fundações e construiram-se junto ao mesmo um paredão com $3^m,50$ de comprimento, $1^m,70$ de altura e $0^m,60$ de espessura e uma calçada com $5^{m2},00$.

Alvenaria total empregada ..... $20^{m3},53$

Ramal de Santa Cruz

Foram pintadas as pontes ns. 1, 2 e 3, as do Bangú e do Viegas, e substituiram-se na de n. 1 $1^m,60$ de vigas de madeira.

Na dos Cachorros substituiram-se as vigas de madeira por traversinas tambem de madêira em numero de 23, e rejuntaram-se com cimento as fendas das cantarias da do kilometro 28 a 29.

Tendo-se reconhecido por occasião das enchentes que tiveram logar em Fevereiro e Março do anno findo a necessidade de augmentar-se a secção de vasão de muitos boeiros que pela sua pequena capacidade represaram as aguas que arrombaram os aterros em diversos logares entre os kilometros 18 e 21 e no kilometro 27, construiu-se um pontilhão de $6^m,00$ de vão entre os kilometros 18 e 19, outro com $4^m,00$ de vão entre os mesmos kilometros e dous entre os kilometros 20 e 21 com $4^m,00$ de vão cada um, achando-se em construcção mais um entre os kilometros 26 e 27, igualmente com a abertura de 4^m. Os quatro primeiros receberam as superstructuras metallicas em Julho e Agosto do mesmo anno.

Eis as medições dos serviços executados:

Alvenaria ..... $285^{m3},78$

Capeamento de cantaria ..... $44^{m3},04$

Nas pontes e pontilhões em que os trilhos repousam sobre traversinas de madeira reduziu-se o vão das mesmas a $0^m,30$.

Ramal de S. Paulo

As vigas de trilhos Barlow do pontilhão n. 1, do Figueira, não repousavam convenientemente sobre os encontros por serem curtas; foram por isso substituidas por outras de $3,^m10$.

Construiram-se duas alas de alvenaria de pedra secca para servirem de contraforte ao encontro, que ameaçava cahir, e para substituir um enrocamento que ali havia e foi demolido por se achar tambem arruinado.

Rebaixou-se de 1,^{m}00 a calçada afim de augmentar a secção que, sendo de 2,^{m}30 × 0,^{m}90, ficou com 2,^{m}30 × 1,^{m}90.

Pedra empregada em alvenarias e calçadas..... 95,$^{m^3}$00

No 2° pontilhão do Figueira construiu-se uma ala de alvenaria com 3,^{m}70 de comprimento, 1,^{m}50 de altura e 0,^{m}80 de espessura, para desviar as agaas do pé do encontro; tomaram-se com cimento as juntas da calçada e fez-se um enrocamento no aterro.

Pedra empregada..... 15,$^{m^3}$64

Na ponte do Bananal collocaram-se oito cantoneiras de ferro para apoio dos dormentes: na dos Barreiros collocaram-se contra-trilhos e fez-se um enrocamento no pegão, empregando-se 21,$^{m^3}$00 de pedra.

Na de Rezende substituiram-se 81,^{m}00 de vigas de madeira, dous dormentes de trilhos Barlow que se tinham fendido, diminuiu-se o espaçamento das traversinas de trilhos Barlow intercalando-se mais dezesete; substituiram-se cincoenta e oito rebites frouxos, e fez-se um enrocamento no pegão empregando-se 10,$^{m^3}$00 de pedra.

Na do Alambary substituiram-se alguns dormentes estragados.

Na dos Tres Morros substituiram-se 11,^{m}00 de vigas de madeira e construiu-se um gigante de alvenaria de pedra junto á parede do arco de accesso, do lado superior, em consequencia de uma inclinação que apresentou essa parede, tendo o referido gigante 5,^{m}00 de altura, 3,^{m}00 de espessura na base e 1,^{m}50 na parte superior, e 3,^{m}00 de largura, no qual empregaram-se 51,$^{m^3}$75 de alvenaria inclusive as fundações.

Na do Rio Bonito substituiram-se 51,^{m}76 de vigas de madeira.

Na de Santo Antonio fez-se um enrocamento no encontro do lado superior, para proteger as alvenarias que começavam a ser damnificadas pela corrente das aguas do rio, empregando-se 4,$^{m^3}$54 de pedra.

Na do Jacú substituiram-se 28,^{m}00 de vigas de madeira e na da Cachoeira 93,^{m}51.

Foram pintadas a verniz coaltar as ferragens e alcatroadas as madeiras de diversas pontes, e reduzido a 0^{m},30 o espaçamento dos dormentes nas pontes da Barra Mansa, Bananal, Barreiros e Alambary.

No pontilhão do kilometro 116 a 117 substituiram-se 5,^{m}20 de vigas de madeira.

No do kilometro 150, para garantir as bases dos encontros contra a acção das aguas, construiu-se uma calçada com 9,^{m}00 × 4,^{m}90 de superficie.

Pedra empregada..... 26,$^{m^3}$46

No do kilometro 184 collocaram-se contra-trilhos.

No do kilometro 186 collocaram-se contra-trilhos e construiu-se um gigante com 2,^{m}50 × 1,^{m}40 × 1,^{m}15 para consolidar a ala direita que se tinha fendido.

Alvenaria..... 4,^{m3}02

No do kilometro 188 collocaram-se tambem contra-trilhos, e, para evitar a destruição do aterro junto ao mesmo, mudou-se parte do leito do rio, fazendo-se um canal com 93,^{m}00 de comprimento e 2,^{m}00 × 1,^{m}00 de secção, e um contra-forte de terra, todo gramado, á entrada do antigo leito.

Excavações..... 186,^{m3}00

Aterros..... 147, 08

No do kilometro 115 substituiram-se os calços de madeira por silharia.

Nos pontilhões dos kilometros 186 e 188 tambem foi reduzido a 0,^{m}30 o espaçamento dos dormentes.

Ramal do Porto Novo

Substituiram-se 54,^{m}60 de vigas de madeira na ponte de Humaytá; 25,^{m}10 na de Santo Antonio; 15,^{m}80 na de Anta; 21,^{m}00 na da Conceição, e 7,^{m}30 na do kilometro 251 a 252.

Na ponte da Sapucaia substituiram-se tambem 21,^{m}50 de vigas de madeira, 4 pranchões do passadiço, e collocaram-se nas extremidades das longrinas de madeira quatro chapas de ferro para segural-as.

No pontilhão do kilometro 251 substituiram-se 11,^{m}00 de vigas de madeira.

No do kilometro 257 a 258 substituiram-se tres traversinas de madeira, arruinadas, e intercalaram-se mais duas para reduzir seu espaçamento.

No do kilometro 261 substituiram-se igualmente duas traversinas de madeira que se achavam estragadas.

Alcatroaram-se as peças de madeira de diversas pontes e os dormentes dos pontilhões dos kilometros 240, 244, 246 e 257.

Conforme o Aviso n. 67 de 15 de Julho do anno findo foi convenientemente reparada a ponte da Provincia, no Porto Novo do Cunha, afim de evitar maior ruina e não interromper o transito publico naquella localidade. O reparo consistio na substituição de 282,^{m}70 de vigamento com emprego de 840 cavilhas de ferro, 776,^{m2}25 de soalho de pranchões de madeira de lei, e pintura.

Esta obra ficou concluida no dia 15 de Dezembro, tendo-se despendido com ella a quantia de 13:419$207.

O orçamento que era de 9:000$000, autorizado pelo citado Aviso, foi excedido porque havia uma grande quantidade de vigas e pranchões que, tendo uma regular apparencia, estavam, entretanto, em tal estado na parte inferior, que foi indispensavel substituil-os, apezar de não terem sido contemplados no referido orçamento.

7.º Boeiros

1ª Secção

Desobstruiram-se os leitos de vinte e cinco boeiros e repararam-se dous, empregando-se 8,^{m3}62 de alvenaria de pedra e cimentando-se as calçadas na superficie de 8,^{m2}62.

No pateo da Estação de Sapopemba construiram-se dous boeiros ou sargetas de esgoto com 0,^{m}60×0,^{m}57 de secção de vasão, tendo um 6,^{m}60 de comprimento e outro 31,^{m}00. Alvenaria empregada 10,^{m3}71.

2ª Secção

Repararam-se diversos boeiros, empregando-se 78,^{m3}93 de alvenaria de pedra.

Em substituição a dous boeiros nos kilometros 97 e 99, formados de dormentes, construiram-se outros de alvenaria com 8,^{m}60 de comprimento cada um e 0,^{m}60×0,^{m}30 de secção de vasão. Pedra empregada 3,^{m3}24.

Construiram-se mais os seguintes boeiros:

	COMPRIMENTO	SECÇÃO DE VASÃO
	m	m m
1 No kilometro 69	3,60	0,60×0,60
1 » » 95	3,60	0,60×0,60
1 » » 95	3,60	0,60×0,30

Alvenaria empregada 19,^{m3}12

3ª Secção

Sendo insufficiente a secção de vasão de um boeiro existente no kilometro 196, e que já se achava arruinado, foi reconstruido com 3,^{m}50 de comprimento e 0,^{m}25×1,^{m}20 de secção. Alvenaria 1,^{m3}05.

Construiram-se os seguintes boeiros:

		COMPRIMENTO	SECÇÃO DE VASÃO
		m	m m
1 no kilometro	119.	5,00	0,60×0,55
1 » »	132.	3,80	0,90×0,60
1 » »	»	4.00	0,80×0,60
1 » »	»	4,00	0,60×0,60
1 » »	140.	4,00	0,80×0,60
1 » »	142.	4,00	1,00×0,60
1 » »	143.	3,80	1,10×0,60
1 » »	»	4,00	0,80×0,60
1 » »	»	3,60	0,70×0,60
2 » »	144.	4,00	0,80×0,60
1 » »	145.	4,20	1,50×0,60
2 » »	146.	4,00	0,85×0,60
1 » »	147.	4,00	1,20×0,60
1 » »	149.	4,00	0,80×0,60
1 » »	»	4,00	0,60×0,60
1 » »	»	4,00	1,20×0,60
1 » »	150.	4,00	1,20×0,60
1 » »	»	4,00	0,60×0,60
1 » »	»	4,00	0,80×0,60
2 » »	152.	4,00	0,80×6,00
2 » »	154.	4,00	0,80×0,60
1 » »	179.	5,00	1,00×0,75
1 » »	188.	3,60	1,00×0,90
1 » »	190.	3,50	1,80×1,20
1 » »	191.	3,90	1,15×1,00

1 no kilometro 196.	3,60	1,00×0,90
1 » » 197.	3,50	1,80×1,20
Alvenaria empregada.		240,^{m3}86

Acha-se em construcção 1 no kilometro 174. .

4ª Secção

Repararam-se diversos bocirros empregando-se 89,^{m3}88 de alvenaria.

Para as modificações e augmento dos desvios do Rio Novo prolongou-se de 8,^{m}00 um bocirro que existe perto dessa Estação e no kilometro 234 foi reconstruido um bocirro que se achava em mau estado. O novo bocirro tem 3,^{m}50 de comprimento e 1,^{m}00×0,^{m}70 de secção de vasão.

Alvenaria empregada em ambos 11,^{m3}92.

5ª Secção

Na reparação de diversos bocirros empregaram-se 36,^{m3}14 de alvenaria.

No kilometro 325 augmentou-se de 3,^{m}00 um bocirro, para facilitar o escoamento das aguas de um rego proximo ao aterro: no kilometro 329 rebaixou-se de 0,^{m}40 a calçada de um bocirro coberto, por não ter declive sufficiente para expedição das aguas: no kilometro 330 demoliu-se um bocirro feito com paredes de dormentes, e construiu-se um de alvenaria com 2,^{m}95 de comprimento e 0,^{m}90×0,^{m}60 de secção de vasão com duas valletas de 2,^{m}50 de comprimento e 0,^{m}25×0,^{m}25 de vão, nas duas bocas, para encaminhar as aguas.

Existindo entre os kilometros 332 e 334 oito bocirros com paredes muito baixas e com dormentes empilhados sobre ellas para poderem attingir a altura dos trilhos, foram esses dormentes retirados e cheios os espaços com alvenaria de pedra, fazendo-se mais duas alas de alvenaria em cada um para proteger as bases dos aterros.

Reconstruiram-se ainda entre os mesmos kilometros e o de n. 335 tres bocirros, por serem os antigos feitos com parede de dormentes, sendo:

1 com 3,^{m}20 de comprimento	e 0,^{m}90 × 0,^{m}50	de	secção	de vasão
1 com 3, 70	» e 0, 60 × 0, 50	»	»	
1 com 3, 70	» e 0, 70 × 0, 50	»	»	

Em um boeiro duplo, coberto, no kilometro 335, construiu-se uma parede de alvenaria para impedir a entrada d'agua por baixo da calçada, que estava sendo damnificada. Esta parede mede 5,^{m}00 de extensão, e 1,^{m}10 de altura e 0,^{m}50 de espessura.

Augmentaram-se as paredes de um boeiro no kilometro 353, sendo 4,^{m}20 para o lado superior e 1,^{m}80 para o inferior, por não terem o comprimento sufficiente.

Alvenaria empregada em todos estes augmentos e construcções... 44,^{m3}88

Construiram-se os seguintes boeiros:

	Comprimento	Secção de vasão
1 no kilometro 304.....	22,^{m}50	0,^{m}40 × 0,^{m}30
1 » » 304.....	6, 50	1, 00 × 0, 60
1 » » 326.....	3, 70	0, 50 × 0, 50
1 » » 331.....	2, 80	0, 70 × 0, 60
1 » » 331.....	3, 10	0, 50 × 0, 30

Alvenaria empregada 22,^{m3}57, tendo o 1° do kilometro 331 uma valla com 3,^{m}30 de comprimento para encaminhar as aguas.

Ramal de Santa Cruz

Construiram-se dous boeiros, sendo:

1 no kilometro 33 com 10,^{m}95 de comprimento 1,^{m}50 × 0,^{m}75 de secção
1 no » 34 » 9, 20 » 0, 80 × 0, 75 »

Alvenaria empregada..... 29,^{m}64

Acha-se em construcção mais um no kilometro 27 no qual já se empregaram 7,^{m3}00 de alvenaria, e outro no kilometro 25, sendo este em substituição de um cuja secção de vasão não era sufficiente.

Ramal de S. Paulo

Além de diversas reparações de menor importancia feitas em varios boeiros deste Ramal houve mais o seguinte:

No kilometro 143 reparou-se um boeiro e construiu-se uma calçada com 4,^{m}00 × 3,^{m}00, na boca inferior, para impedir excavações produzidas pelas aguas, e um revestimento de alvenaria na valla da boca superior.

Junto a um boeiro no kilometro 153 construiu-se uma parede de alvenaria com 3,^{m}50 de comprimento, 1,^{m}50 de altura e 0,^{m}50 de grossura afim de encaminhar as aguas para o mesmo boeiro e proteger o aterro.

A' entrada de um boeiro do kilometro 160 construiu-se igualmente uma parede de alvenaria com 2,^{m}00 de comprimento, 1,^{m}80 de altura e 0,^{m}60 de grossura, e duas alas ligadas ao mesmo com 2,^{m}00 de comprimento cada uma.

Em outro boeiro do mesmo kilometro construiu-se uma calçada em fórma de sargeta, com 10,^{m}00 de comprimento, para conduzir as aguas fóra do aterro.

Entre este kilometro e o de n. 161 reconstruiu-se a parte estragada pelas chuvas em um boeiro que passa por baixo da estrada publica.

No kilometro 168 reconstruiu-se a calçada de um boeiro que estava completamente estragada.

Alvenaria empregada nestas reparações..... 173,^{m3}45

Diversos boeiros que não davam sufficiente expedição ás aguas foram reconstruidos, augmentando-se-lhes a secção de vasão, a saber:

	Comprimento	Novas secções
1 entre os kilometros 113 e 114...	5,^{m}00	1,^{m}50 × 1,^{m}00
1 no kilometro 154.....	11, 00	1, 38 × 0, 80
1 entre os kilometros 154 e 155...	8, 00	1, 00 × 0, 60
1 » » 256 e 257...	4, 40	1, 00 × 1, 00
1 » » 256 e 257...	6, 70	1, 00 × 1, 00

Empregaram-se nestes boeiros 152,^{m3}63 de alvenaria de pedra.

Construiram-se mais os seguintes:

	Comprimento	Secção de vasão
1 no kilometro 119.....	5,^{m}00	1,^{m}82 × 0,^{m}60
1 » » 151.....	15, 80	1, 00 × 0, 70
2 » » 165 a 166.....	3, 50	1, 15 × 0, 65
1 » » 166 a 167.....	4, 00	1, 00 × 0, 50
4 » » 168.....	4, 40	1, 00 × 0, 60
1 » » 170.....	4, 00	0, 90 × 0, 80
2 » » 185.....	8, 40	1, 10 × 0, 60
1 » » 186.....	8, 00	1, 20 × 0, 60
1 » » 193.....	5, 65	0, 70 × 0, 60
1 » » 193.....	9, 60	1, 20 × 0, 60

1 no kilometro	219.....	4, 20	0, 90 × 0, 75
1 » »	219 a 220.....	3, 00	1, 00 × 0, 90
1 » »	219 a 220.....	6, 20	1, 10 × 1, 00
1 » »	220 a 221.....	8, 00	1, 00 × 1, 00
1 » »	223 a 224.....	3, 40	1, 00 × 1, 00
1 » »	224 a 225.....	3, 30	1, 00 × 0, 70
1 » »	253 a 254.....	6, 34	1, 10 × 1, 00
1 » »	261 a 262.....	4, 60	0, 80 × 0, 60
1 » »	261 a 262.....	6, 40	1, 00 × 0, 80
1 » »	263 a 264.....	5, 90	1, 90 × 0, 85

Alvenaria empregada..... 263,^{m3}95

Acha-se em construcção mais um no kilometro 154.

Ramal do Porto Novo

Foram reparados diversos boeiros, sendo os de maior importancia :

Um no kilometro 226, augmentando-se uma fiada de cantaria na altura das paredes.

Um no kilometro 246, construindo-se duas alas de alvenaria na boca superior para receber as aguas, tendo cada uma 1,^{m}60 de comprimento.

Um entre os kilometros 257 e 258 construindo-se tambem duas alas de 4,^{m}00 de comprimento cada uma, e uma sargeta de pedra.

Um entre os kilometros 259 e 260 reconstruindo-se uma parte derribada pelas aguas, e fazendo-se uma valla de pedra com 4,^{m}30 de comprimento para deitar as aguas fóra do aterro, com um muro na extremidade tendo 5,^{m}00 de comprimento, 1,^{m}00 de altura e 0,^{m}50 de espessura, afim de amparar o mesmo aterro. Alvenaria empregada nestas obras 48,^{m3}63.

Construiram-se os seguintes boeiros:

		Comprimento	Secção de vasão
1 no kilometro	203 a 204.....	3,^{m}75	0,^{m}50 × 0,^{m}40
8 » »	226 a 227.....	3, 65	0, 50 × 0, 35
1 » »	226 a 227.....	3, 65	0, 50 × 0, 47
1 » »	226 a 227.....	3, 65	0, 50 × 0, 70
1 » »	226 a 227.....	3, 85	0, 60 × 0, 60

1 no kilometro	232.....	3, 35	0, 60 × 0, 50
1 » »	240 a 241.....	3, 70	0, 50 × 0, 40
1 » »	243 a 244.....	3, 50	0, 50 × 0, 40.
3 » »	257 a 258.....	3, 50	0, 50 × 0, 50
1 » »	258 a 259.....	6, 00	0, 60 × 0, 45
1 » »	259 a 260.....	3, 50	0, 50 × 0, 50

Nos bocirós dos kilometros 232, 240 a 241, 258 a 259, 259 a 260 e em dous dos kilometros 257 a 258 construiram-se vallas de alvenaria para direcção das aguas.

Pedra empregada nestes bocirós e vallas 78,^{m3}27.

Acha-se em construcção um bocirós entre os kilometros 254 e 255.

8.º Tunneis

2ª Secção

Proseguiram os trabalhos começados em 1879 para a reconstrucção do revestimento do tunnel n. 12.

Sendo muito irregular a secção deste tunnel em cada ponto, devido já a defeitos de construcção, já a deformações em consequencia do mau estado dos pés direitos e abobada, foi necessario, para dar passagem aos novos carros americanos, fazer-se diversas inflexões na linha.

Para fazer desapparecer esse inconveniente encetou-se a reconstrucção da abobada e pés direitos nos pontos onde esse serviço já era reclamado pelo desaprumamento e grandes deformações, e continua-se preferindo sempre atacar primeiro aquelles pontos em estado de poderem vir, em futuro proximo, comprometter a segurança da circulação dos trens. Os trabalhos executados durante o anno de 1880 foram:

Alvenaria de pedra para os alicerces dos pés direitos..	34^{m3},93
Substituição de silharias do revestimento.....	283^{m3},45

Sobre o revestimento novo de um lado e sobre o antigo de outro collocaram-se onze precintas de trilhos Barlow para guarnecer a abobada.

Existe no tunnel n. 7 escorando uma veia de molledo, um quadro de madeira já bastante deteriorado: vae ser substituido por outro de trilhos Barlow que já se acha preparado.

Todos os demais tunneis acham-se em bom estado e são regularmente examinados uma vez por mez, extrahindo-se pequenos fragmentos de pedras mal seguras d'aquelles que têm as galerias em rocha.

4ª Secção

Apenas foram rejuntadas algumas fendas de pés direitos do tunnel dos Marmelos n'uma superficie de... $1^{m2},90$.

5ª Secção

Tomaram-se com cimento algumas juntas das abobadas do tunnel n. 24, que apresentavam desligamento, e collocaram-se 13 cunhas de ferro para apertar as aduellas.

Apresentando principio de decomposição as pedras da abobada do tunnel n. 23, deu-se começo á necessaria reparação, fazendo-se furos nas silharias para collocação de um revestimento metallico.

No tunnel n. 27, tambem foram tomadas com cimento algumas fendas que apresentava a abobada n'uma superficie de $98^{m2}.00$, collocando-se igualmente 143 cunhas de ferro para apertar as aduellas.

9.º Obras de terra, muralhas e vallas de alvenaria

1ª Secção

Por se acharem ainda baixos alguns pontos da linha e sujeitos a inundações em épocas de grandes chuvas, tem-se tratado de alteal-a convenientemente. Este serviço acha-se em execução entre os kilometros 31 e 33, tendo-se levantado a linha de $0^m,25$ a $0^m,28$ n'uma extensão de $270^m,00$ e nas immediações da ponte de S. Pedro, de $0^m,15$ a $0^m,26$, n'uma extensão de $1.075^m,00$.

Eis o volume de terra ahi empregado e em outros trabalhos:

Para o levantamento da linha entre os kilometros 31 e 33..	$959,^{m3}00$
» » » na ponte de S. Pedro.....	1.888, 00
	2.847, 00

Transporte	2,847,^{m3}00
Para as linhas do deposito de carros em S. Diogo	260, 50
» o augmento dos desvios na Estação de Sapopemba, e aterros no páteo	698, 00
» » do desvio de Maxambomba	476, 00
» » » » de Queimados	166, 00
» » » » do Laboratorio Pyrotechnico do Campinho	150, 00
» o nivelamento do páteo da Estação de S. Diogo	568, 00
Total	5.165,^{m3}50

Alem destes aterros fizeram-se tambem as seguintes excavações:

	Em pedra	Em terra
Para as linhas do deposito de carros em S. Diogo.	67,^{m3}50	29,^{m3}50
» o prolongamento dos desvios da Estação do Engenho de Dentro		160, 00
» a linha do abrigo de madeiras nas officinas do Engenho de Dentro		271, 00
Total	67,^{m3}50	460,^{m3}50

2ª Secção

No córte á bocca inferior do tunnel n. 3, em que deu-se o desmoronamento em 2 de Abril do anno proximo passado, construiu-se um muro de apoio com as seguintes dimensões:

Alicerces: —	Profundidade	0,^{m}50
	Largura	3, 30
	Comprimento	83, 50
Elevação: —	Altura maxima	3, 30
	Largura	3, 00
	Comprimento	83, 50

Volume total de alvenaria de pedra secca... 867,^{m3}82

Ramparam-se diversos córtes entre os kk. 69 e 70 e acha-se em execução o rampamento do grande córte do k. 68, por se acharem as pedras de que é composto em adiantado estado de decomposição.

Terra extrahida.....	1.096,^{m3}00
Pedra.....	173,^{m3}00

Foram empedrados diversos córtes para evitar desmoronamentos, nos kk. 71, 75, 76, 82, 90, 91 e 92, na superficie de 1.467,^{m2}33, empregando-se 1.291,^{m3}95 de pedras.

Construiu-se uma estacada com trilhos velhos para consolidar um aterro no k. 70 a 71, com 28,^{m}60 de comprimento, e diversas vallas de alvenaria para facilitar o esgoto da linha no k. 71, com a extensão de 90,^{m}10, empregando-se 50,^{m3}16 de pedra.

3ª Secção

Tem-se levantado a linha em diversos pontos em que se reconhece essa necessidade para evitar inundações, achando-se já feito este serviço na extensão de 4.990,^{m}00 entre os kk. 188 e 194, n'uma altura variavel de 0,^{m}30 a 0,^{m}40, empregando-se 1.038.^{m3}00 de terra.

Para deseccamento da linha construiram-se entre os kk. 180 e 183 dezenove *drains* com 3,^{m}50×0,^{m}96×60 e no desvio da Estação da Concordia um com 12,^{m}00×1,^{m}80 ×2,^{m}50 para evitar o escorregamento do aterro que em consequencia de um olho d'agua que ali existe provocava repetidos desmoronamentos. Alvenaria total empregada 55,^{m3}44.

Uma estacada que havia para manter este aterro arreou; construiu-se outra de 25,^{m}15 de comprimento com moirões fincados no terreno firme, ligados com tirantes de trilhos a outros moirões fincados na base do aterro e munidos de uma parede de dormentes velhos.

Para consolidação dos aterros dos kk. 127 a 142 construiram-se duas estacadas com trilhos velhos, tendo a 1ª 36,^{m}00 de extensão e a 2ª 55,^{m}00, e para sustentação de um no k. 130 construiu-se uma muralha com 6,^{m}00 de extensão, 3,^{m}00 de altura e 0^{m},50 de espessura. Volume de alvenaria empregada 9,^{m3}00.

Empedrou-se um córte no k. 123, n'uma superficie de 56,^{m2}00 com emprego de 16,^{m3}80 de pedra.

4ª Secção

Acha-se quasi concluido o empedramento e outras obras para consolidação do aterro grande do Retiro, tendo-se empregado durante o anno findo n'este aterro 2.037,^{m3}00 de pedras.

Empedrou-se um córte no k. 217 na superficie de 27,^{m2}00 empregando-se 12,^{m3}07 de pedras, e deu-se principio a trabalho identico em outro no k. 264.

Ramparam-se diversos córtes nos kk. 198, 199, 206, e 223, extrahindo-se 522,^{m3}00 de terra e 9,^{m3}00 de pedras.

Para manter as terras do córte de Sant'Anna, kk. 205 a 206, construiu-se um muro de pedra com 27,^{m}00 de comprimento, e 2,^{m}00 de altura e 1,^{m}00 de espessura, empregando-se 54,^{m3}00 de alvenaria.

No k. 207 acha-se em construcção um muro para segurar as terras que ameaçavam cahir, achando-se este serviço executado já na extensão de 26,^{m}00, 3,^{m}50 de altura e 2.^{m}00 de espessura, com emprego de 182,^{m3}00 de alvenaria.

Havendo começo de escorregamento do aterro que fica por baixo da caixa d'agua do Rio Novo, deu-se tambem principio á construcção de uma muralha para consolidal-o, tendo-se já feito o seguinte trabalho:

Altura da sapata	0,^{m}60
Largura	1,^{m}50
Comprimento	6, 20
Altura do muro	3, 00
Largura na parte inferior	1, 20
» » » superior	0, 70
Comprimento	6, 20
Alvenaria	17,^{m3}67

5ª Secção

No córte do Cabangú, kil. 341, tem-se feito diversos empedramentos em uma superficie de 152,^{m2}71 por 1,^{m}00 de fundo, nos logares em que existiam cavidades, afim de regularisar-se o talude. Empedraram-se mais diversos córtes nos kk. 341 a 349, n'uma área de 372,^{m2}89, empregando-se 116,^{m3}62 de pedra.

Ao lado direito do encontro inferior de um pontilhão no k. 289 construiu-se um muro de pedra com 6,^{m}00 de comprimento, 2,^{m}00 de altura e 0,^{m}80 de espessura, para proteger o talude do aterro que estava sendo cavado pelas aguas; na entrada de um boeiro no k. 319 construiu-se tambem um muro com 5,^{m}45 de comprimento, 2,^{m}00 de altura e 2,^{m}00 de grossura, para manter o aterro que ali foi reforçado e evitar que, correndo, as terras viessem obstruil-o; sobre este

muro fixaram-se dous outros, menores, em fórma de degráos, tendo o 1° 5,^{m}55 de comprimento, 1,^{m}00 de altura e 1,^{m}00 de espessura, e o 2° o mesmo comprimento, 0,^{m}70 de altura e 1,^{m}00 de espessura.

Construiram-se ainda, do lado esquerdo de ambos os encontros de um pontilhão no k. 290, dous muros de alvenaria de pedra secca para protecção dos aterros adjacentes, tendo cada um 7,^{m}80 de comprimento, 1,^{m}30 de altura e 0,^{m}60 de espessura.

Não, sendo, finalmente, sufficiente a altura da muralha do 2° aterro do k, 344, foi augmentada de 2,^{m}00 na altura e 0,^{m}80 a 1,^{m}00 na espessura, na extensão de 54,^{m}00. Alvenaria total destes muros 150,^{m3}02.

Tendo as aguas excavado o aterro e arruinado uma valla de alvenria no k. 325, foi esta reparada e prolongada de 4,^{m}00 com uma secção de vasão de 0,^{m}50 $\times$0,^{m}30. Pedra empregada 4,^{m3}76.

Para consolidação dos aterros dos kk. 344 e 351 construiu-se no 1° uma estacada de trilhos velhos com 65,^{m}70 de comprimento e no 2° outra com 21,^{m}00.

Ramal de Santa Cruz

Para evitar futuras interrupções de circulação n'esse ramal, cujo leito, achando-se muito baixo, é inundado em occasiões de grandes chuvas, tem-se tratado do necessario levantamento em alguns pontos desde o k. 1 até o k. 30, variando este alteamento até 0,^{m}60 segundo as necessidades das localidades. A extensão alteada no correr do anno foi de 5.064,^{m}00 com emprego de 19.995,^{m3}52 de terra.

Ramal de S. Paulo

Achando-se ainda baixos diversos pontos da linha n'este ramal, têm sido convenientemente levantados como se vê do seguinte quadro :

LOGARES	ALTEAMENTO	EXTENSÃO
	m	m
Kilometro 130	0,16	500,00
» 153	0,18	200,00
» 154	0,20	710,00
		1.410,00

		m
Transporte.....		1,410,00
kilometro 189.....	0,25	250.00
» 192.....	0,25	50,00
» 193.....	0,25	100,00
Extremo da linha na Estação da Cachoeira.	0,30	77,00
Extensão total..		m 1.887,00

Emprego de terra 1.402, m3 00.

Para segurança dos taludes dos córtes e aterros construiram-se as seguintes estacadas com trilhos velhos :

	m
N'um aterro que rachou, entre os kilometros 117 e 118.....	16,00
N'um aterro do kilometro 126, que começava a escorregar.....	52,00
No aterro em que deu-se o accidente de 18 de Janeiro.....	36,50
N'um aterro do kilometro 204 em substituição de outra estacada de madeira, arruinada.....	37,50
Total.....	m 142,00

As estacadas dos kilometros 117 a 118 e a do kilometro 126 foram construidas em fórma de caixão, isto é, com uma ordem de trilhos de cada lado da linha, ligados entre si tambem com trilhos por baixo do leito da estrada.

Como obras de segurança nos córtes e aterros construiram-se tambem os seguintes muros de apoio :

Em um córte do kilometro 115, com 60,m00 de comprimento, 1,m50 de altura e 1,m00 de espessura.

Em um aterro do kilometro 116, prolongamento do muro construido em 1879, com 11,m00 de comprimento, 1,m30 de altura e 2,m00 de espessura.

Em um aterro do kilometro 126, por terem apparecido algumas fendas entre o leito da estrada e a margem do rio, com 9,m00 de comprimento, 1,m00 de altura e 1,m50 de espessura e mais um augmento de 15,m00 de comprimento, 1,m50 de altura e 2,m00 de espessura, tendo em parte uma sapata com 17,m00 de comprimento, 2,m00 de altura e 2,m00 de espessura.

Em um córte do kilometro 140, com 30,m00 de comprimento, 1,m00 de altura e 1,m00 de espessura.

Para sustentação de uma valla no kilometro 154, com 4,^{m}00 de comprimento, 0,^{m}60 de altura e 0,^{m}50 de espessura.

No aterro do kilometro 159 a 160, sendo um com 30,^{m}00 de comprimento, 1,^{m}50 de altura, 1,^{m}70 de espessura na base e 1,^{m}20 na parte superior; outro com 12,^{m}00 de extensão, 1,^{m}50 de altura, 2,^{m}00 de espessura na base e 0,^{m}90 na parte superior, e outro com 11,^{m}00 de comprimento, 2,^{m}00 de altura e 1,^{m}30 de espessura.

No aterro em que deu-se o accidente de 18 de Janeiro do anno findo, com 108,^{m}00 de extensão, 3,^{m}00 de altura n'um extremo e 2,^{m}00 n'outro, 2,^{m}00 de largura na base e 1,^{m}70 na parte superior.

Ao lado esquerdo do aterro junto á chave inferior da Estação do Pombal, com 42,^{m}00 de comprimento, 3,^{m}20 de altura e 0,^{m}80 de espessura, e outro ao lado direito com 10,^{m}80 de extensão, 2,^{m}00 de altura e 1,^{m}00 de grossura.

Em um córte do kilometro 176 com 23,^{m}50 de comprimento, 2,^{m}00 de altura e 2,^{m}00 de espessura.

Em outro córte do mesmo kilometro, com 36,^{m}00 de extensão, 1,^{m}90 de altura e 1,^{m}50 de grossura.

No rasgo de seixo, rolado do kilometro 212 com 68,^{m}00 de comprimento, 4,^{m}00 de altura e 0,^{m}90 de espessura.

Em um aterro entre os kilometros 228 e 229, com 18,^{m}00 de extensão, 2,^{m}00 de altura e 0,^{m}60 de espessura.

Tendo as aguas em 24 de Fevereiro destruido parte do aterro na chave inferior da Estação do Pombal, foi este restabelecido, empregando-se 300, ^{m3}00 de terra e construindo-se na base um muro com 5,^{m}50 de comprimento, 1,^{m}80 de altura e 1,^{m}40 de espessura.

Emprego total de pedra nestes muros — 1.509, ^{m3}38.

Tendo-se rebaixado o esgoto feito com manilhas de barro no kilometro 155 em consequencia do rebaixamento que tambem se fez nas vallas lateraes para facilitar o escoamento das aguas, teve-se de construir na entrada desse esgoto uma parede de alvenaria de pedra, ou revestimento, com 9,^{m}00 de extensão, 1,^{m}00 de altura e 0,^{m}30 de espessura para garantir o aterro contra a acção das aguas.

Alvenaria 2, ^{m3}70.

Para dar expedição ás aguas de uma valla que existe ao lado superior das linhas na Estação de Volta-Redonda, collocaram-se, 1,^{m}50 abaixo dos trilhos, 36,^{m}60 de

manilhas de barro, de 0,^{m}20 de diametro, reforçadas com paredes de alvenaria de pedra e cimento. Pedra empregada 4,^{m3}90.

Construiu-se no k. 115 esgoto duplo com manilhas de barro de 0,^{m}20 de diametro, tendo cada um 6,^{m}00 de comprimento para dar sahida ás aguas de um brejo que existia ao lado do aterro. Estes esgotos foram tambem reforçados com paredes de alvenaria de pedra e cimento, empregando-se 15,^{m}30 de pedra.

Igual obra se fez no k. 150 com manilhas de barro de 0,^{m}20 de diametro, tendo cada esgoto 7,^{m}20 de comprimento. Alvenaria 4,^{m3}00.

Construiram-se mais os seguintes esgotos com manilhas de barro:

	DIAMETRO	COMPRIMENTO
	m	m
No k. 116.....	0,22.....	6,00
» » 159.....	0,30.....	8,00
» » 160.....	0,20.....	7,20
» » »	0,20.....	7,20

Estes dous ultimos foram feitos em substituição de dous bueiros formados de dormentes que ali existiam já estragados. As bocas de todos estes esgotos foram guarnecidas com alvenaria de pedra e cimento para encaminhar as aguas e evitar que ellas possam fazer excavações, empregando-se 10,^{m3}50 de pedras.

Construiram-se as seguintes vallas de alvenaria:

	COMPRIMENTO	SECÇÃO DE VASÃO
	m	m m
No kilometro 155.....	16,00.....	0,75×0,60
» » 159.....	11,00.....	1,30×0,30
» » 160.....	40,00.....	1,40×0,30
» » »	25,50.....	1,00×0,80
» » 165.....	29,00.....	0,80×0,60
» » 166.....	56,00.....	1,00×0,70
» » 167.....	170,00.....	0,70×0,50
» » 175.....	493,00.....	0,70×0,70
» » 176.....	77,00.....	0,80×0,60

Alvenaria total empregada 487,^{m3}82.

Entre os kk. 154 e 155 fizeram-se quarenta *drains* com a profundidade média de 0,^{m}80, com escoamento para as vallas lateraes, afim de deseccar o terreno que é ahi formado de tabatinga.

No k. 122 fizeram-se para o mesmo fim setenta e tres *drains*.

Pedra empregada 206,^{m3}52.

Ramparam-se os córtes dos kk. 114, 118, 119, 120, 121, 122, 127, 134, 160, 175, 176, 210, 211, 213, 218, 231, 232, 233, 234, 236, 237 e 251, extrahindo-se 1.254,^{m3}10 de pedra e 8.369,^{m3}84 de terra,

Em Junho observou-se no aterro do k. 117, onde já se achava em construcção um enrocamento para garantil-o contra as aguas do rio, uma fenda longitudinal na superficie da plata forma com cerca de 30,^{m}00 de extensão, e outra na base do mesmo aterro com 20,^{m}00. Para consolidar esta parte da linha, que parece ter sido affectada pela infiltração das aguas de uma valla existente ao lado opposto, fez-se um empedramento em toda a extensão do talude fendido, empregando-se 1.185,^{m3}40 de pedra, rebaixou-se e empedrou-se a referida valla, e construiu-se uma estacada em fórma de caixão.

Foram mais empedrados os aterros dos kk. 116, 118, 126, 155 e 160, n'uma superficie de 106,^{m2}20, empregando-se 169,^{m3}10 de pedra.

Ramal do Porto Novo

Para sustentação do aterro junto á ponte de Sapucaia, construiu-se um paredão com 7,^{m}00 de comprimento, 4,^{m}30 de altura por um lado e 1,^{m}90 pelo outro, 0,^{m}75 de espessura na base e 0,^{m}60 na parte superior. Sobre um muro antigo, do tempo da construcção, junto á mesma ponte fez-se um outro muro, pequeno, em posição transversal ao primeiro com 4,^{m}10 de comprimento, 0,^{m}62 de espessura e 0,^{m}80 de altura, para impedir que as aguas da estrada de rodagem passem para o leito da linha.

Entre os kk. 204 e 205 construiu-se, para amparar os taludes da linha, um muro com 17,^{m}00 de comprimento, 1,^{m}00 de altura, e 0,^{m}60 de espessura, e em um córte entre os kk. 226 e 227 para suster as terras que desmoronavam, um muro com 53,^{m}00 de extensão, 1,^{m}40 de altura e 1,^{m}00 de grossura. Alvenaria total 101,^{m3}07.

Na base deste muro construiu-se uma valla de alvenaria com 22,^{m}50 de comprimento e 0,^{m}60×0,^{m}40 de secção, afim de conduzir as aguas que descem do córte para o boeiro proximo.

Construiu-se mais no k. 237 uma valla de alvenaria com 6,^{m}00 de comprimento e 1,^{m}30×0,^{m}30 de secção.

Alvenaria total.....	32,^{m3}45

Para consolidação de aterros construiram-se as seguintes estacadas com trilhos velhos :

Entre os kk. 217 e 218.....	26,^{m}00
» » » 219 e 220.....	51, 28
Total.....	77, 28

Ramparam-se os córtes dos kilometros 201, 202, 204, 233, 251 e 252, extrahindo-se 2.572,^{m3}00 de terra e 951,^{m3}57 de pedras.

Eis o resumo das quantidades de obras executadas nas diversas Secções da linha:

Alvenaria de vallas e drains

Na 2ª Secção.....	50,^{m3}16
» 3ª »	55, 44
» 5ª »	4, 76
No Ramal de S. Paulo.....	731, 74
Total.....	842, 10

Alvenaria de muralhas de sustentação

Na 2ª Secção.....	867,^{m3}82
» 3ª »	9, 00
» 4ª »	253, 67
» 5ª »	150, 02
No Ramal de S. Paulo.....	1.509, 38
» » do Porto Novo.....	101, 07
Total.....	2.890, 96

Empedramentos de córtes e aterros

	Volume de pedras
Na 2ª Secção	1.291,m3 95
» 3ª »	16, 80
» 4ª »	2.049, 07
» 5ª »	269, 33
No Ramal de S. Paulo	1.354, 50
Total	4.981, 65

Durante o anno foram as vallas da linha desobstruidas na extensão indicada no seguinte quadro:

Na 1ª Secção	73.160,m00
» 2ª »	83.103, 00
» 3ª »	94.986, 00
» 4ª »	68.525, 00
» 5ª »	70.194, 00
No Ramal de Santa Cruz	50.543, 00
» » » Macacos	2.762, 00
» » » S. Paulo	133.770, 00
» » do Porto Novo	34.236, 00
Total	611.279, 00

Abriram-se mais as seguintes vallas para melhorar o systema de esgotos:

Na 1ª Secção	561,m00
» 2ª »	560, 00
» 3ª »	5.460, 00
» 5ª »	3.180, 00
No Ramal de Santa Cruz	1.609, 00
» » » S. Paulo	9.049, 00
» » do Porto Novo	9, 00
Total	20.428, 00

Diversas vallas que não tinham sufficiente secção de vasão foram aprofundadas e alargadas, a saber:

Na 1ª Secção.....	4.325,m00
No Ramal de S. Paulo.....	8.934, 00
Total.....	13.259, 00

Rampamento de córtes.—Excavações em:

	Pedra	Terra
Na 2ª Secção.....	173,m300	1.096,m300
» 4ª »	9, 00	522, 00
No Ramal de S. Paulo.....	1.254, 10	8.369, 80
» » do Porto Novo.....	951, 50	2.572, 00
Totaes.....	2.387, 60	12.559, 80

A remoção das pedras e terras cahidas sobre o leito da linha, foi:

	Pedras	Terras
Na 2ª Secção.....	13.936,m300	15.159,m300
» 3ª »	30, 00	8.761, 00
» 4ª »	32, 00	2.177, 60
» 5ª »		185, 00
No Ramal de Santa Cruz.....		394, 00
» » » S. Paulo.....	37, 00	8.415, 00
» » do Porto Novo.....	66, 00	3.125, 60
Totaes.....	14.101, 00	38.217, 20

O volume das pedras e terras empregadas em reforçamento de aterros, levantamento e construcção de linhas etc., foi:

Na 1ª Secção.....	5.968,m350
» 2ª »	513, 00
» 3ª »	1.092, 00
» 5ª »	5.570, 00
No Ramal de Santa Cruz.....	3.512, 50
» » » S. Paulo.....	8.099, 60
» » do Porto Novo.....	1.550, 00
Total.....	26.305, 60

A construcção de banquetas para deseccar o lastro da linha tem continuado com actividade, sendo o serviço feito durante o anno proximo passado, o seguinte:

Na 1.ª Secção	16.835,^{m}00
» 2ª »	18.879, 00
» 3ª »	380, 00
» 4ª »	41.350, 00
» 5ª »	40.082, 00
No Ramal de Santa Cruz	797, 00
» » » S. Paulo	113.193, 00
» » do Porto Novo	21.765, 00
Total	253.281, 00

10.º Obras complementares entre Sitio e Barbacena

N'este trecho de linha, entregue ao trafego em 27 de Junho de 1880, fizeram-se os seguintes trabalhos e obras complementares por conta da Construcção do prolongamento:

Saibro empregado como lastro na linha	1.691,^{m3}00
Terra e pedras empregadas em reforçamento de aterros	5.896, 00
Extracção de pedras para alargamento de córtes	45, 00
Extensão de banquetas regularisadas	14.120,^{m} 00
Extensão de vallas abertas em terra, para esgoto	12.430, 00
» » » desobstruidas e melhoradas	766, 00

Construcção de muros de apoio para consolidação de córtes e aterros, a saber:

	Comprimento	Altura		Largura
Dous no aterro do kilometro 369 com	5,^{m}00	1,^{m}00	×	1,^{m}00
Um » » » 371 com	8, 00	2, 50	×	1, 80

Alvenaria empregada ..... 46,^{m3}00

Construcção de um boeiro no kilometro 369 com 3,^{m}00 de extensão e 0,^{m}80 × 0,^{m}80 de secção de vasão. Alvenaria 4,^{m3}29.

Prolongamento de diversos boeiros, a saber:

	Augmento	Secção
Um entre os kilometros 370 e 371....	1,^{m}50	0,^{m}90 × 0,^{m}60
» » » 370 e 371....	1, 05	0, 90 × 0, 60
» » » 375 e 376....	4, 00	1, 00 × 0, 40
» » » 376 e 377....	2, 00	1, 00 × 1, 00
» » » 377 e 378....	2, 00	1, 00 × 1, 00
» » » 379.....	2, 00	0, 90 × 0, 60

Ao lado superior dos boeiros dos kilometros 370 e 379 fizeram-se muros para amparar os aterros, tendo o do 1° 8,^{m}00 de comprimento, 2,^{m}50 de altura e 2,^{m}00 de espessura, e o do 2° 8,^{m}00 de comprimento, 1,^{m}40 de altura e 0,^{m}80 de espessura.

Alvenaria total empregada nestes boeiros e muros.... 81,^{m3}56

Concluiu-se a ponte da cidade de Barbacena para restabelecimento do transito publico na rua dos Geraes, cortada pela Estrada de Ferro, sendo franqueada ao mesmo transito no dia 16 de Outubro.

Alvenaria empregada..... 21,^{m3}87
Pintura..... 205,^{m2}00

Construiu-se um desvio para o abrigo das machinas, e prolongou-se a linha além da Estação de Barbacena para melhorar o serviço de manobras dos trens. Os materiaes para estes desvios foram fornecidos pela Construcção.

Construiram-se á margem da linha 724,^{m}00 de cercas com esteios de trilhos velhos e arame farpado.

Na Estação de Barbacena executaram-se os seguintes trabalhos:

Um fosso de alvenaria para o serviço de limpeza e concerto das machinas, e uma parede circular, tambem de alvenaria, no girador. Alvenaria empregada 57,^{m3}01.

Assentaram-se para-choques no desvio do abrigo das machinas e 174,^{m}60 de cercas de arame, com duas cancellas, para fechar o pateo da Estação.

Para proteger a plataforma da Estação contra o choque das carroças, collocaram-se 79,^{m}00 de para-rodas, feitos com trilhos usados.

Acham-se em construcção, um abrigo para as machinas, com 230.^{m2}00 de área, feito com esteios de trilhos velhos e coberto com telhas, e um puxado ao mesmo, com 110,^{m2}00 de área, para o pessoal da locomoção.

Construiu-se uma casa com trilhos, coberta com telhas nacionaes, occupando uma área de 98,^{m2}00, para residencia e escriptorio do Conductor da 7ª Divisão, e acham-se em construcção mais tres pelo mesmo systema para abrigo das turmas.

Tambem foram construidos dous ranchos provisorios para o mesmo fim.

11.º Edificios

1ª Secção

Estação da Côrte. — Repararam-se o telhado, o soalho da agencia e da platafórma de passageiros, as latrinas, o encanamento d'agua, as venezianas, as portas das salas da Thesouraria e da Contadoria, as paredes do quarto do Agente e os muros do lado da rua do General Pedra e Almoxarifado.

Reconstruiu-se o terraço da Estação, que se achava muito arruinado, e deixava vasar agua para o vestibulo, substituindo-se as vigas de madeira por outras de ferro I com pequenos arcos intermediarios de alvenaria de tijolo e assentando-se de novo o ladrilho.

Vigas de ferro empregadas.....	9
Alvenaria de tijolo.....	117^{m3},40
Ladrilho reconstruido.....	82^{m2},00
Cimalhas reconstruidas.....	41^{m},70
Pintura do vestibulo.....	260^{m2},50

No armazem **A** repararam-se tambem as paredes, telhados, portão, portas, cobertas de zinco do alpendre; substituiram-se vidros dos caixilhos; collocaram-se diversas prateleiras e um compartimento de madeira de 6^{m},80 × 3^{m},80 para escriptorio.

No armazem **B** repararam-se as portas e o soalho da platafórma e substituiram-se alguns vidros quebrados dos caixilhos.

No armazem **C** substituiram-se apenas alguns vidros quebrados.

No armazem **D** caiou-se e pintou-se a parte occupada pelo escriptorio, e substituiram-se tambem alguns vidros quebrados.

No armazem **E** reparou-se o tapamento do escriptorio e as ferragens das portas e portões, bem como o soalho da plata fórma; collocou-se uma caixa de madeira no closet; substituiram-se alguns vidros dos caixilhos, que se tinham quebrado, e fez-se um compartimento de madeira com 18$^{m^2}$,42 para escriptorio do Fiel.

No Armazem **F** apenas reparou-se o telhado e a plata fórma, e assentaram-se dous compartimentos de madeira com 2^m,40 × 2^m,35 para o serviço do telegrapho.

No armazem **G** apenas reparou-se o telhado.

Reparou-se o calçamento do páteo n'uma área do 99$^{m^2}$,20 e fez-se um calçamento novo com parallelipipedos na frente do armazem **B** com a superficie de 203$^{m^2}$,00.

Collocaram-se algumas prateleiras na parte do edificio que serve para deposito do telegrapho, e construiu-se uma bacia de alvenaria para lavagem das pilhas. Alvenaria de tijolo 0, $^{m^3}$64.

As latrinas geraes da Estação foram convenientemente caiadas e pintadas, bem como o commodo dos chefes de trens.

S. Diogo.—Repararam-se o telhado, calhas e conductores do abrigo de carros e concluiu-se a construcção de paredes de taboas sobre baldrames de alvenaria, do lado da linha, para resguardar os carros da chuva.

Na praça em frente ao novo edificio construiu-se um tanque de fórma eliptica com repuxo, e arborisou-se o resto do terreno.

Alvenaria de pedra empregada.....	17, $^{m^3}$65
» de tijolo.....	0, $^{m^3}$82
A'rea cimentada.....	57, $^{m^2}$53
Dimensões do tanque.....	9,^{m}00×6,^{m}80

Fizeram-se diversas obras complementares na rotunda das machinas, como: 131,^{m}90 de encanamento para agua com tubos de ferro galvanisado de 0,^{m}064 de diametro, e 169,^{m}60 com tubos de chumbo de 0,^{m}027; collocação de doze torneiras sobre pilastras de trilhos velhos; construcção de uma caixa de alvenaria de tijolo para abrigo do registro do mesmo encanamento; collocação de oito fogareiros e oito lampeões para gaz, etc., etc.

Para fechar o terreno da Estrada construiu-se um muro com 23,^{m}00 de comprimento, ligando o do terreno comprado para a Estação com o das antigas officinas e collocando-se uma cancella de madeira com moirões de trilhos em frente á rua Ferreira.

Alvenaria empregada 40, $^{m^3}$76.

O antigo muro das officinas, ao lado da rua do General Pedra, foi tambem reparado, empregando-se 26, ^{m3}08 de alvenaria de pedra e 212, ^{m2}24 de rebôco no capeamento.

Proseguiu-se com a construcção e acha-se quasi terminada uma carvoeira feita com esteios e grades de trilhos velhos firmados sobre macissos de alvenaria de pedra, e assoalhada com dormentes de refugo, tendo de superficie 75,^{m}00×7,^{m}00=525, ^{m2}00.

Alvenaria de pedra empregada 23, ^{m3}61.

Fez-se um calçamento á entrada do armazem, com 16, ^{m2}00, para facilitar a sahida das carroças, e repararam-se as portas e portão do mesmo armazem.

Nos novos edificios da Estação, destinados ás carnes verdes e ao mercado, construidos em 1879, fizeram-se ainda algumas obras necessarias para seu complemento, a saber:

No mercado collocaram-se 80,^{m}00 de calhas de cobre, 52,^{m}00 de conductores de ferro galvanizado e 61,^{m}00 de manilhas de barro para esgoto dos telhados.

No edificio para as carnes verdes concluiu-se a construcção da plataforma e a collocação dos ganchos de ferro para pendurar carne; assentou-se o relogio na frente do edificio e doze torneiras para agua no interior do mesmo edificio com 86,^{m}00 de encanamento de chumbo; construiu-se uma caixa de alvenaria para o registro do mesmo encanamento, e duas ditas de madeira para abrigo dos registros de gaz, e collocaram-se 23,^{m}40 de calhas de cobre nas cobertas dos pequenos edificios da plataforma.

Abriram-se tambem no pateo da Estação 165,^{m}00 de vallas; plantaram-se oitenta e uma arvores para sombra e reparou-se o muro do lado da rua do Senador Euzebio.

Alvenaria de pedra empregada nestas obras.....	54,^{m3}37
» » tijolo.....	3,^{m3}15
Rebôco.....	228,^{m2}00

S. Christovão.—Foi reparada a casa em que reside o Encarregado d'esta parada, substituindo-se parte das guarnições, soalho, soccos e ferragens das portas, que estavam estragados, e rebocando-se, caiando-se e pintando-se todo o edificio.

Imperial.—Fizeram-se algumas reparações no telhado, calhas, conductores, estuques e soalho.

Parte d'este edificio desabou com o temporal da noite de 24 de Dezembro findo, devido ao máo estado em que se acha, não se prestando mais a reparação, pelo que já está organisado um projecto para novo edificio.

S. Francisco Xavier.— Repararam-se as cercas de madeira do pateo da Estação, substituiram-se as ferragens de algumas portas e janellas, e alguns vidros dos caixilhos, e cobriu-se com madeira, n'uma superficie de 27,^{m2}00, a valla que existe entre a plataforma e a cerca, para que não possam cahir n'ella os animaes que desembarcam n'essa Estação.

Engenho Novo.— No edificio da Estação repararam-se as portas e janellas, substituindo-se algumas ferragens, o encanamento d'agua, o soalho, o reboco e a escada da entrada: lastrou-se o pateo com moinha de carvão, repararam-se as cancellas e plantaram-se cincoenta arvores para sombra no terreno que fica ao lado da Estação, limitado do lado opposto com o do Barão do Engenho Novo.

Empregaram-se neste terreno 60,^{m3}00 de aterro e construiram-se 43,^{m}92 cercas de trilhos velhos.

Todos os Santos.— Tendo as aguas pluviaes feito buracos junto á Estação, pelo lado da rua, por não haver lagedos que o impedisse, construiu-se uma calçada de tijolo com 20,^{m}50 de comprimento e 1,^{m}70 de largura para garantir os alicerces do edificio e para commodidade dos passageiros. Alvenaria de tijolo 3,^{m3}28.

Na plataforma de passageiros, do lado opposto da Estação, construiu-se na extensão de 36,^{m}00 uma coberta com telhas planas nacionaes e columnas de trilhos sobre alicerces de alvenaria de pedra com o volume de 4,^{m3}48.

Engenho de Dentro.— Apenas repararam-se o encanamento d'agua, o soalho e as ferragens de algumas portas e janellas.

Officinas.— Continuaram as reparações das casas das ruas Padilha e Mariano Procopio, em que residem os operarios das Officinas.

Construiram-se dous telheiros com 750,^{m2}00, tesouras de madeira, columnas de trilhos, etc., para abrigo de materiaes.

Tiveram o conveniente andamento as obras da escola para os operarios das officinas. A construcção é de alvenaria nos alicerces, paredes de tijolo e cobertas de telhas francezas. Occupa uma área de 308.^{m2}60 com salas para escolas de ambos os sexos e commodos para habitação dos professores.

Parte dos alicerces deste edificio já existia, e em Dezembro de 1879 foi estudado, approvado e posto em execução novo projecto, aproveitando-se a parte existente.

Alvenaria de pedra empregada durante o anno findo..	138,^{m3}10
» de tijolo.....	128, 04
Emboço.....	624,^{m2}60

Reboco	230,^{m2}71
Pinturas	348, 39
Aterros	147,^{m3}00

Empregaram-se mais no terreno comprehendido entre este edificio e as officinas 122,^{m3}00 de aterro.

Piedade.— Achando-se muito arruinado o edificio de madeira que havia nesta parada e não tendo as necessarias accommodações para o encarregado, acha-se em construcção um novo edificio com alicerces de alvenaria de pedra, paredes de tijolo e coberto com telhas planas nacionaes. Este edificio occupará, segundo o projecto, uma área de 72,^{m2}00 e terá na frente uma plataforma com 49,^{m}00 de comprimento e 4,^{m}00 de largura, tendo de cada lado do edificio uma coberta de 8,^{m}00 de comprimento.

Alvenaria de pedra	56,^{m3}16
» de tijolo	30, 43

Cascadura.— Repararam-se o calçamento da plataforma e o encanamento d'agua; restabeleceu-se a ponte de madeira para passageiros, que existia sobre uma valla em frente á Estação e tinha sido retirada.

A' entrada desta ponte collocou-se uma cancella.

Sapopemba.—Lastrou-se com 50,^{m3}00 de areia a plataforma do abrigo de passageiros; repararam-se o telhado, as ferragens das portas e janellas e o tapamento de madeira; collocaram-se, ainda no mesmo abrigo, um mastro para bandeira, e calhas de folha de Flandres para receberem as aguas da coberta, com uma valleta de alvenaria de tijolo de 1,^{m}90 de comprimento.

Reparou-se e melhorou-se o antigo edificio que servia de cozinha, para residencia do Agente, e construiu-se um commodo com 4,^{m}30 × 2,^{m}50 para latrinas, ao pé do armazem.

Alvenaria de pedra	5,^{m3}22
» de tijolo	6, 85
Reboco	23,^{m2}00
Caiadura	96, 70
Pinturas	182, 89

Construiu-se mais uma sargeta de tijolo no aterro do desvio atrás da Estação, afim de evitar que as aguas em occasião de chuvas se encaminhem para a casa de negocio que ahi existe.

A'rea da sargeta ..... 24,^{m2}80
Alvenaria ..... 1,^{m3}40

Maxambomba.— Repararam-se o reboco e a pintura da Estação e das latrinas; collocou-se um fogão de ferro na cozinha e fez-se uma valla com 31,^{m}00 de comprimento, revestida de alvenaria de tijolo para esgoto das aguas servidas.

Queimados.— Repararam-se as portas do edificio e o mastro da bandeira; pintaram-se as grades de madeira do jardim e calçou-se a Mac-adam uma parte do armazem na superficie de 218,^{m2}42.

Belem.— Foram rebocados, caiados e pintados os aposentos do pessoal dos trens; reparou-se o telhado, soalho e área cimentada da Estação e armazem e o encanamento d'agua das latrinas, reparando-se tambem o telhado, soalho, portas, ladrilhos, etc., da casa occupada pelo Agente da Estação.

Collocaram-se duas torneiras sobre postes de trilhos Brunel com 14^{m},00 de encanamento de chumbo de 0^{m},013 de diametro, para fornecer agua aos passageiros.

Para facilitar aos mesmos a passagem de um para outro lado da Estação sem o risco de atravessarem a linha ferrea em occasião de manobras, construiu-se um passadiço ou ponte superior, ligando a Estação á plataforma do lado opposto

Este passadiço é construido com vigas de ferro I, soalho e guardas de madeira sobre columnas de trilhos.

No abrigo de machinas construido em 1879 collocaram-se 20^{m},00 de conductores e 30^{m},00 de calhas de folha de Flandres para receber as aguas da coberta.

2ª Secção

Estação do Oriente. — Repararam-se o telhado do edificio; a área cimentada; a pintura e a escada da plataforma.

Substituiram-se alguns vidros e assentaram-se dous alpendres nos oitões da Estação, com columnas de trilhos usados e cobertos com telhas nacionaes tambem usadas.

Serra.— Caiou-se e pintou-se o edificio e collcaram-se quatro caixilhos nas janellas.

Palmeiras.—Repararam-se os encanamentos d'agua e dos esgotos, fazendo-se nestes um augmento de 30^{m},00 com manilhas de barro de 0^{m},10 de diametro. Caiou-se parte do edificio e pintaram-se os compartimentos e portas do banheiro.

Substituiram-se onze vidros quebrados e assentaram-se 66^{m},00 de gradil de madeira, cercando uma área de 275$^{m^2}$,25 para jardim.

Para residencia do Conductor da 2ª Divisão foi reparada, cimentada, caiada e pintada a casa que serviu de residencia ao Agente da Estação.

Rodeio. — Reparou-se a casa em que está o escriptorio e deposito da 2ª Divisão.

Mendes.—Reparou-se o telhado da Estação.

Sant'Anna. — Substituiram-se as ferragens de algumas janellas e uma torneira d'agua; reparou-se o reservatorio desta e o telhado do edificio; caiou-se o mesmo na parte interna e collocaram-se 92^{m},00 de canos de barro de 0^{m},10 de diametro para esgoto do closet que se fez sob a escada do accrescimo dos fundos da Estação e mais 30^{m},00 de encanamento de chumbo de 0^{m},013 para agua.

Barra.—Repararam-se o telhado do edificio, as paredes e á escada do dormitorio do pessoal do Trafego; substituiram-se quinze vidros dos caixilhos; collocou-se um fogão na cozinha e reparou-se a área cimentada da plataforma de passageiros.

Substituiu-se uma longrina de ferro do girador, que se tinha quebrado; reparou-se a valla de esgoto da respectiva bacia; substituiram-se dez cepos de madeira e alguns dormentes; collocaram-se oito chapas de ferro nas cantarias em que assenta a peça central, o peão do girador, e rebaixou-se em alguns logares as cantarias do muro circular para nivelal-o.

Augmentou-se de 16,^{m}60 a extensão de um boeiro no pateo da Estação, empregando-se 104,$^{m^3}$90 de alvenaria.

Para o assentamento de um novo desvio, o encarregado das manobras, Puchini, cedeu parte de um terreno de sua propriedade com 50,^{m}00 de comprimento, 4,^{m}00 de largura n'uma extremidade e 9,^{m}00 n'outra, afim de annexal-o ao terreno da Estrada que era, nesse ponto, acanhado para o desenvolvimento do citado desvio. Em troca dessa concessão estabeleceu-se uma derivação d'agua para a casa do referido Puchini, com 27,^{m}30 de tubos de chumbo de 0,^{m}027 de diametro e uma torneira, e fechou-se o terreno restante com 30,^{m}00 de cercas de dormentes usados.

Para prevenir falta d'agua no Hotel modificou-se o encanamento que o abastecia, inutilisando-se a derivação do cano geral do novo encanamento e fazendo-se

outra derivação do antigo encanamento que atravessa o rio Pirahy, sendo os canos para esta modificação fornecidos pelos arrendatarios do mesmo Hotel.

Reparou-se o telhado do deposito das machinas e collocou-se um closet com 25,^{m}00 de encamento de manilhas de barro na casa em que mora o Fiel da Estação.

Concluiu-se o angmento da rotunda, collocando-se oito cruzamentos nas linhas do girador.

3ª Secção

Estação do Ypiranga.—Repararam-se o telhado e as portas da Estação.

Vassouras.—Pintou-se a Estação: reparou-se o telhado; substituiram-se alguns vidros quebrados e concluiu-se a reconstrucção da plataforma.

Desengano.—Repararam-se o encanamento d'agua, o soalho da Estação e as portas e janellas, sendo tambem pintado todo o edificio.

Achando-se muito arruinada a coberta da plataforma de passageiros, foi reconstruida com esteios de trilhos Vignole, usados, e cobertura de madeira e telhas planas nacionaes.

Concordia.—Reparou-se o telhado e o soalho da Estação e substituiram-se alguns vidros quebrados.

Construiu-se uma plataforma para passageiros com 37,^{m}00 de comprimento e 2,^{m}00 de largura.

Alvenaria de pedra empregada.....	39,^{m3}00
Aterros.....	120, 00

Commercio.—Reparou-se o telhado e a área cimentada do armazem e substituiram-se algumas ferragens das portas e alguns vidros dos caixilhos.

Achando-se em ruina a coberta da plataforma de passageiros desta Estação, ameaçando cahir, foi demolida e construida outra com esteios de trilhos Vignole e cobertura de madeira e telhas chatas nacionaes, faltando sómente pintura.

Alliança.— Teve começo em Novembro do anno proximo passado a construcção de uma Estação no logar denominado « Arraial do Dias » no kilometro 153,725, segundo o plano e orçamento de 12:000$000, approvados pelo Aviso n. 69 de 27 de Julho do mesmo anno, quantia essa com que concorreram diversos moradores e lavradores do Municipio e Freguezia de Nossa Senhora da Conceição de Vassouras.

Serviço feito até o fim do anno:

Excavações e aterros.	612,^{m3}00
A'rea de terreno preparado.	900, ^{m2}00
Preparação de pedras, etc.	

Casal.—Substituiram-se alguns vidros dos caixilhos.

Ubá.—Reparou-se o rebôco, substituiram-se 45,^{m}00 de calhas e 32,^{m}00 de conductores de folhas de Flandres, na Estação, e abriu-se um poço no páteo para serventia da mesma.

Parahyba.—Repararam-se: o telhado, o reboco, caiadura e pintura da Estação, o encanamento d'agua, etc. e abriu-se uma valla com 156,^{m}00 para esgoto das aguas que represavam no páteo.

Entre-Rios.—Reparou-se o reboco das paredes do edificio; substituiram-se algumas ferragens das portas e collocaram-se 85,^{m}00 de calhas de folha e 94,^{m}00 de conductores no telhado; reparou-se mais o soalho das latrinas e a beirada do telhado do armazem, estragada por um guindaste transportado em carro.

No armazem forrou-se com pranchões de pinho um espaço de 14,^{m}00×11,^{m}00 para recebimento do café, e no armazem denominado da União e Industria repararam-se os estragos produzidos pelo chóque de carros em manobras no dia 20 de Abril.

Acha-se em construcção, atrás do deposito das machinas, uma casa para morada do ajustador e para deposito. Esta casa é feita com esteios e armação de trilhos e paredes de páo a pique.

4ª Secção

Estação da Serraria.—Reparou-se o telhado da Estação e collocaram-se *algumas mãos francezas e gatos de ferro* no madeiramento do armazem por ter-se notado que as tesouras se achavam desaprumadas.

Espirito Santo.—Repararam-se o telhado e o encanamento d'agua.

Mathias Barbosa. — Substituiram-se alguns vidros quebrados dos caixilhos, collocaram-se aldrabas nas portas e repararam-se o soalho, latrinas e a área cimentada do edificio.

Concluiu-se a construcção de uma casa para residencia do Agente com baldrames de pedra, armação de trilhos e coberta com telhas francezas, tendo de área 94^{m2},75.

Serviço feito no anno findo :

Soalho	60$^{m^2}$,52
Reboco	673 ,81
Pintura	35 ,61

Cedofeita.—Caiou-se e pintou-se a Estação.

Retiro.—Reparou-se o telhado da Estação e a casa em que reside o Agente, tendo-se feito nesta :

Telhado reformado	185$^{m^2}$,70
Soalho idem	13 ,16
Reboco	223 ,42
Caiadura	1.269 ,81

e substituiu-se o zinco de que era coberta a casa por telhas usadas.

Juiz de Fóra.— Repararam-se o encanamento d'agua da Estação, a área cimentada e as cancellas do pateo ; sendo tambem o edificio caiado na superficie de 483$^{m^2}$,85.

Assentou-se um biombo no armazem para dormitorio do pessoal da Estação, fechando-se uma área assoalhada de 22$^{m^2}$,11.

Augmentou-se de 6^m,00×1^m,80×0^m,60 a plataforma da Estação, do lado inferior, e do superior vae ser augmentada de 8^m,20×1^m,60×0^m,60.

Em frente a esta plataforma construiram-se dous boeiros de 3^m,00 × 0^m,70 ×0^m,60.

Empregou-se nestas obras o seguinte :

Alvenaria de pedra	126$^{m^3}$,50
Cantarias	2 ,33

Rio-Novo.—Reparou-se o encanamento d'agua da Estação e substituiram-se algumas folhas de ferro rugado da coberta.

No chalet occupado pelo deposito e o armazenista desta Secção fez-se um tabique de 4,^{m}00×2,^{m}40, substituiram-se oito vidros quebrados e preparou-se um commodo para cozinha : este chalet foi pintado e bem assim outro em que habita o pessoal da Locomoção.

Reparou-se o soalho do armazem n. 1 e o da carvoeira, substituindo-se neste os pranchões podres.

Pintou-se o abrigo de carros construido em 1879 e reparou-se a casa em que reside o Agente da estação, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo.....	1,^{m3}15
A'rea cimentada.....	14,^{m2}50
Reboco.....	64, 24
Caiadura.....	1.482, 00
Pintura.....	434, 16

5ª Secção

Estação de Bemfica.—Collocaram-se seis trancas de ferro para segurança das portas da Estação; pintou-se o edificio e abriu-se um poço para agua, convenientemente empedrado, no que empregou-se 2,^{m3}90 de pedras.

Chapéu d'Uvas.—Pintou-se a Estação; repararam-se o soalho da sala de espera, o estrado de madeira do armazem, os caixilhos e as portas, e caiou-se a casa em que mora o Agente.

João Gomes.—Rebocou-se, caiou-se e pintou-se o edificio; reparou-se o telhado e substituiram-se alguns vidros quebrados dos caixilhos.

Fechou-se com 46,^{m}00 de cercas de madeira e duas cancellas um espaço de 46,^{m2}80 para jardim e deu-se começo á reparação do abrigo de machinas, substituindo-se da coberta 126,^{m2}72 de folhas de zinco estragadas.

Mantiqueira.—Pintou-se e caiou-se parte do edificio; collocou-se um alpendre de zinco e assoalhou-se parte do armazem n'uma área de 36,^{m2}11 para preservar da humidade as mercadorias.

João Ayres.—Pintou-se e caiou-se o edificio, collocou-se tambem um alpendre de zinco e empregaram-se 15,^{m3}00 de terra no aterro e nivelamento da plata-fórma, construindo-se, para segurança do mesmo aterro, 22,^{m}11 de grade, com trilhos velhos.

Sitio.—Reparou-se o telhado da Estação e a área cimentada da plata-fórma; substituiram-se alguns vidros dos caixilhos, collocaram-se trancas de ferro em todas as portas, para segurança, quatro cancellas no pateo da Estação e uma divisão de madeira na sala da Agencia, para o serviço do telegrapho.

Pintou-se o edificio e encanou-se agua para o jardim, empregando-se 71,^{m}80 de tubos de chumbo de 0,^{m}02 de diametro.

Reparou-se o girador, empregando-se 19,^{m3}60 de alvenaria de pedra.

Ramal de Santa Cruz

Estação do Realengo.—Substituiram-se algumas ferragens das portas; repararam-se o telhado, as janellas, a cimalha e o forro dos compartimentos; pintaram-se o edificio e as guaritas dos guardas e collocaram-se quatro cancellas para fechar o pateo da Estação.

Campo Grande.—Renovou-se 23,^{m2}86 do calçamento da plataforma, que tinha abatido; repararam-se o telhado e a cimalha do edificio; collocaram-se cancellas no pateo e pintaram-se as guaritas dos guardas.

Santa Cruz.—Reparou-se a alvenaria do girador e uma guarita do guarda.

Nos fundos do abrigo das machinas abriu-se uma porta para communicar com os commodos dos machinistas.

Concluiu-se a construcção do embarcadouro de gado, o qual tem de área 479,^{m2}61, fechado com cercas de moirões e tres varas de trilhos velhos, e mais um corredor de 4,^{m}60 de comprimento e 2,^{m}00 de largura, tambem cercado de trilhos, para encaminhar o gado para a rampa de embarque.

Concluiu-se a construcção de uma carvoeira com esteios e travessas de trilhos velhos e soalho de madeira, tendo 29,^{m}15 de comprimento e 4,^{m}70 de largura.

Acha-se em execução o prolongamento do edificio da Estação, tendo-se já levantado e coberto o augmento do lado da Côrte.

Excavações.....	70,^{m3}12
Alvenaria de pedra para alicerces.....	79, 22
» » tijolo nas paredes.....	25, 89

Ramal de S. Paulo

Estação de Vargem Alegre.—Reparou-se o encanamento d'agua da Estação e substituiram-se alguns vidros dos caixilhos.

Preparou-se um commodo com a área de 5,^{m}00×11,^{m}00, coberto com telhas para servir de cozinha.

Pinheiros.—Repararam-se as janellas do edificio, o encanamento d'agua e os esgotos das latrinas, e substituiram-se diversos vidros quebrados.

Volta Redonda.—Substituiram-se quatro roldanas das portas do armazem, diversos vidros quebrados dos caixilhos da Estação, e reparou-se o encanamento d'agua.

Collocaram-se guarnições de madeira nos angulos dos portões do armazem para preservar a alvenaria dos estragos que podessem causar os choques de volumes.

Barra Mansa.—Repararam-se o soalho do armazem e o do escriptorio do telegrapho, os encanamentos d'agua, a área cimentada do armazem de exportação e o ladrilho do terraço.

Substituiram-se algumas ferragens das portas e vidros quebrados dos caixilhos da Estação; collocaram-se oito precintas de ferro nas columnas da caixa d'agua, para consolidal-as, e construiram-se 36,^{m}40 de vallas de alvenaria para esgoto das aguas do pateo. Pedra 7,^{m3}80.

No encanamento da caixa d'agua fez-se uma derivação com 65,^{m}00 de tubos de chumbo de 0,^{m}013 de diametro, para as latrinas.

Fecharam-se as extremidades da plataforma com portões de ferro e na sala da agencia collocou-se tambem uma grade, para separar do publico o serviço da Estação.

Diviza.—Reparou-se o telhado sómente.

Rezende.—Repararam-se o telhado da Estação, as paredes e o encanamento d'agua; substituiram-se alguns vidros quebrados e caiou-se e pintou-se o edificio e o abrigo de carros.

Construiu-se um barracão para abrigo de madeiras.

Foi pintada a casa de morada do Agente, na qual se fez um alpendre coberto com telhas francezas para communical-a com a cozinha.

Campo Bello.—Reformou-se parte do calçamento de tijolo da plataforma; reparou-se o telhado do edificio e a casa em que reside o Agente, substituindo-se duas vigas de madeira dos baldrames e rebocando-se e caiando-se as paredes.

Itatiaia.—Reparou-se o telhado da Estação e caiou-se e pintou-se a casa em que reside o Agente.

Foi reconstruido por conta da «Empreza de transporte de gado em pé» o embarcadouro que havia nesta Estação, tendo o novo uma área de 2.112,^{m2}00 fechada

com cerca de trilhos velhos, e uma rampa para embarque na qual empregaram-se 10,^{m3}00 de alvenaria de pedra.

Boa Vista.— Substituiram-se diversos vidros quebrados dos caixilhos da Estação; rebocou-se, caiou-se e pintou-se a cozinha da Estação e o armazem no qual se reformou tambem parte da área cimentada; empedraram-se as rampas do embarcadouro de porcos n'uma área de 24,^{m2}80 e substituiram-se 76,^{m}00 de tubos de chumbo do encanamento d'agua da Estação, por outros de 0,03 de diametro, por serem finos os primeiros.

Queluz.—Reformou-se parte do soalho; caiadura, pintura e telhado da casa em que mora o Agente da Estação, e dos caixilhos d'esta substituiram-se alguns vidros quebrados.

Lavrinhas.— Caiou-se e pintou-se a Estação e as guaritas dos guardas: reparou-se o encanamento d'agua, empregando-se 23,^{m}00 de tubos de chumbo de 0,^{m}018 de diametro em substituição de outros: substituiram-se alguns vidros quebrados e reformou-se parte da área cimentada do armazem.

A casa de residencia do Agente foi tambem reformada, construindo-se duas paredes de páo a pique e parte da área cimentada, reparando-se o telhado, substituindo-se alguns vidros quebrados e caiando-se, rebocando-se e pintando-se o edificio.

Cruzeiro.—Apenas foram substituidos alguns vidros dos caixilhos.

Cachoeira.— Fizeram-se os seguintes trabalhos no edificio: reparação das portas dos armazens e do encanamento d'agua; substituição de vidros quebrados nos caixilhos e caiadura e pintura da Estação.

Substituiram-se os para-choques arruinados da linha da Estação e collocaram-se outros na linha da carvoeira.

Os compartimentos, que servem para dormitorio do pessoal dos trens, foram caiados e pintados.

Concluiu-se a construcção de uma carvoeira sobre cavalletes de trilhos, soalho e paredes de madeira de lei; e, tendo-se reconhecido ser insufficiente para o fim desejado, augmentou-se no seu comprimento, de sorte que tem hoje a extensão total de 52,^{m}00 por 6,^{m}00 de largura.

Para fazer-se em trollys a baldeação das mercadorias desta Estrada e da de S. Paulo construiram-se cinco linhas de 1,^{m}00 de bitola com 16,^{m}30 de comprimento cada uma, sendo tres no armazem de importação, uma no de exportação e uma na plataforma do lado superior da Estação.

Ramal do Porto Novo

Estação de Santa Fé.— No edificio da Estação fizeram-se reparações nos encanamentos d'agua, soalho, soccos, portas, telhado, reboco, caiadura, pintura, etc.

Reconstruiram-se tambem diversas paredes nos pavimentos superior e inferior; substituiram-se 47,^{m}26 de calhas de cobre; collocaram-se duas grades de ferro nas paredes da agencia e dez nas dos armazens e duas cancellas de madeira na cêrca do jardim, e substituiram-se diversos vidros dos caixilhos do edificio.

Encetou-se a construcção de um encanamento d'agua para uso da Estação.

Empregaram-se já 735,^{m}19 de tubos de chumbo de 0,^{m}027 de diametro e construiu-se na tomada d'agua um reservatorio para 1,^{m3}00 empregando-se, 4,^{m3}40 de alvenaria de pedra e 1,^{m}20 de silharia. Junto deste reservatorio construiu-se tambem um muro de represa com 3,^{m}60 de comprimento, 1,^{m}10 de altura e 0,^{m}50 de espessura, empregando-se 1,^{m2}98 de alvenaria de pedra na elevação e 0,^{m3}86 nos alicerces.

A agua é conduzida do corrego até o reservatorio por uma valla de alvenaria com 29,^{m}75 de extensão e 0,50×0,^{m}40 de secção, na qual se empregaram 5,^{m3}76 de pedras, e foi doada á Estrada pelo Sr. Francisco Paulo de Almeida em Janeiro de 1879 como proprietario da Fazenda de Santa Fé, com a condição de não ficar o mesmo proprietario privado de sua serventia e de collocar a Estrada em logar conveniente, proximo da Estação, uma bica para gozo publico.

Chiador.— Reparou-se o telhado, calhas, conductores e portas da Estação.

Anta.— Concluiu-se a pintura da Estação e collocou-se uma cancella na cerca do jardim.

Sapucaia.—Reparou-se o encanamento d'agua das latrinas, collocaram-se quatro grades de ferro nas janellas do armazem e reconstruiu-se a cancella do pateo da Estação, que estava arruinada.

No barracão construido em 1879 para deposito de materiaes da linha collocaram-se 25,^{m2}73 de tapamento de taboas, que ainda faltavam, e foi todo pintado.

A casa que outr'ora serviu de cozinha á Companhia União e Industria, situada no pateo da Estação, foi reformada para servir de morada ao pessoal do Trafego e para deposito de materiaes.

Serviço feito:

Alvenaria de pedra para baldrames.	2^{m3},67
Soalho.	32^{m2},00
Embôço	154 ,93
Rebôco	177 ,17
Caiadura	206 ,22
Pintura	129 ,38

Reparou-se tambem a cozinha da Estação, reformando-se tres paredes de páo a pique, parte do telhado e substituindo-se as ferragens de diversas portas, pintura, etc.

Ouro Fino. — Pintou-se a Estação e augmentou-se de 2^{m},50×8^{m},00 a casa que serve de cozinha, sendo tambem reparada.

Soalho reparado	7^{m2},36
Emboço e rebôco.	77 ,90
Caiadura	81 ,50
Pintura	102 ,31

Conceição.—Reparou-se o encanamento d'agua e as portas do edificio; collocaram-se fechos pedrezes nas janellas e afastou-se de 0^{m},10 a beirada do telhado do armazem para não soffrer avarias na passagem dos carros, como acontecia.

Porto Novo.—Repararam-se o telhado da Estação, o encanamento d'agua e o soalho da carvoeira; substituiram-se os vidros dos caixilhos, 32,^{m}00 de calhas de folha e 42,^{m}00 de conductores das aguas do telhado que estavam estragados, e a coberta de madeira do deposito d'agua.

Guarneceram-se de madeira os conductores d'agua do armazem para evitar que sejam amassados.

Augmentou-se de 29^{m},50×5^{m},10 a carvoeira, empregando-se cavalletes de trilhos velhos com base de alvenaria de pedra, soalho de madeira, etc., sendo o soalho da parte antiga tambem reformado nos logares em que estava estragado.

Alvenaria de pedra.	37^{m3},44

Para accommodar as mercadorias recebidas nesta Estação construiu-se um barracão provisorio com esteios de trilhos, paredes de taboas e coberta de telhas francezas, tendo de área 198^{m2},00. Nesta construcção empregaram-se:

Baldrames de alvenaria de pedra.	48^{m3},75
Enrocamento de pedra	35 ,00

Pilares de alvenaria de tijolo.	17^{m3},98
Soalho de madeira.	270^{m2},60
Pintura.	272 ,43

Concluiu-se a reparação da casa de residencia do Fiel, fazendo-se:

Caiadura	132^{m2},52
Pintura	144 ,69

Estação Maritima da Gambôa.— Tiveram o necessario impulso as obras desta Estação, tendo-se executado durante o anno findo as quantidades constantes dos quadros seguintes:

ARMAZEM N. 1

Alvenaria de pedra.....	139,^{m3}372
Idem de tijolo.....	457, 426
Soleiras de cantaria assentadas nas portas.....	39
Escadas de cantaria.....	4
Construcção de paredes para plataformas.....	153,^{m3}00
Assentamento de caixas de ferro para as vigas.....	14
Idem de sapatas, idem, idem, idem.....	14
Idem de columnas de ferro.....	12
Idem de vigas de ferro.....	32
Assoalhamento do 2° pavimento.....	1.111,^{m2}90
Idem de plataformas.....	1.541, 75
Escadas de madeira com 26 degraus.....	4
Abertura de escotilhas para os elevadores.....	12
Idem e assentamento de calhas para descer o café....	14
Preparação de portões de madeira.....	4
Consolos preparados para alpendres.....	69
Taboas preparadas para peitoris.....	18
Collocação de tesouras.....	10
Portas de madeira para as frentes.....	4
Compartimentos para escriptorios.....	2
Assentamento de calhas de cobre.....	300,^{m} 00
Idem de conductores de cobre	135,^{m} 00

Assentamento de ferros para calhas	307
A'rea coberta com telhas	1.267,$^{m^2}$00
Pintura	2.315, 93
Assentamento de grades de ferro nas janellas	38
Idem de balanças	6

ARMAZEM N. 2

Excavações	552,$^{m^3}$00
Fincamento de estacas	275
Alvenaria de pedra	249,$^{m^3}$432
Idem de mosaico	21, 57
Idem de tijolo	43, 888
Idem de pedra para as plataformas	176, 00
Escadas de cantaria	4
Assentamento de soleiras de cantaria nas portas	34
Idem de caixas de ferro para as vigas	6
Idem de sapatas idem	6
Idem de columnas de ferro	36
Idem de vigas de ferro	144
Idem de tesouras	24
Preparação de portas	4
Assoalhamento do 2° pavimento	1.364,$^{m^2}$00
Idem de plataformas	2.181, 25
Construcção de venezianas	4
Preparação de portões de madeira	4
Idem de consolos para alpendres	42
Escadas de madeira com 26 degraus	4
Assentamento de taboas de peitoris nas janellas	30
Collocação de ferros para calhas	160
Assentamento de calhas de cobre	410,^{m} 00
Idem de conductores de cobre	176,^{m} 00
Esgotos de aguas pluviaes	386,^{m} 40
A'rea coberta com telhas	377,$^{m^3}$500

Abertura de escotilhas para os elevadores.....	12
Assentamento de calhas para descer o café.....	14
Compartimentos para escriptorios	3
Assentamentos de balanças.....	6
Idem de grades de ferro nas janellas.....	38
Pintura.....	3.263,^{m2}26

DIVERSOS SERVIÇOS

Preparação de leito para linhas.....	824,^{m2}00
Construcção de linhas.....	2.475, 52
Idem, idem para trollys.....	238,^{m}50
Idem, idem para Carris Urbanos.....	2.382, 20
Collocação de contra-trilhos.....	219,^{m} 40
Preparação de longarinas para a linha de Carris Urbanos	1.784,^{m} 00
Nivelamento e calçamento de linha.....	2.099, 24
Regularisamento de taludes.....	420, 00
Encanamento e vallas para esgotos.....	1.400, 84
Remoção de terras	398,^{m3} 00
Extracção de pedra para as obras.....	1.648, 327
Excavação para diversos serviços.....	2.303, 27
Rampas de madeira para desembarque de materiaes..	8
Pintura da ponte	632,^{m2} 00
Collocação de vigas de madeira nos lados da ponte...	94,^{m} 57
Assoalhamento da ponte.....	2.795,^{m2} 28
Construcção de cancellas para passagens de nivel....	5
Idem de cercas de madeira para limitar o pateo da Estação.....	259,^{m} 00
Calçamento de *parallelipipedos* na rua da Gambôa...	1.313,^{m2} 00
Assentamento de lagedo na mesma rua.....	111,^{m} 85
Construcção do muro na mesma rua.....	190,^{m3} 15
Idem, idem na rua do Barão da Gambôa.....	77, 57

Paredão para segurar a casa do morro do Barão da Gambôa	966,^{m3}86
Muro para separar os terrenos da Estrada da passagem do Cemiterio	26, 38
Construcção do muro na rua da União	99, 32
Capeamento de cantaria assente no accrescimo do caes	35,^{m} 64
Baldrame feito para collocação dos registros do gaz	2,^{m3}43
Pedras preparadas para os gradis	52
Idem. idem para parapeitos dos mesmos gradis	213,^{m} 15
Baldrame » » » »	37,^{m3}816
Cantaria assente para parapeitos dos mesmos gradis	105,^{m}15
Frades de pedra preparados para os cantos dos armazens	8
Construcção do deposito de sal (alvenaria)	72,^{m3}64
Calhas de cobre assentes no mesmo deposito	60,^{m} 00
Construcção de cercas de tijolos junto ao mesmo deposito	30,^{m} 00
Pintura do referido deposito	996,^{m2}00
A'rea da Estação Mac-adamisada	3.169, 00
Guarnições de trilhos junto aos armazens	604,^{m} 00
Pinturas diversas	159,^{m2}290

12.º Casas de turmas e outras

Melhoraram-se diversas casas de turmas da linha, construiram-se e acham-se em construcção outras, a saber:

Na 1ª Secção:

Uma entre os kilometros	33 e 34
» no kilometro	56
» entre os kilometros	61 e 62

Na 2ª Secção:

Uma no kilometro	100

Na 4ª Secção:

Uma no kilometro	199
» entre os kilometros.	199 e 200
» no kilometro.	224
» » »	244
» » »	252
» » »	272

No Ramal de Santa Cruz:

Uma entre os kilometros.	2 e 3
» » » »	5 » 6
» » » »	10 » 11
» » » »	14 » 15
» » » »	19 » 20
» » » »	23 » 24
» » » »	28 » 29
» » » »	32 » 33

No Ramal de S. Paulo:

Uma no kilometro.	110
» » »	162
» » »	166
» » »	220
» entre os kilometros.	229 e 230

As construcções destas casas são em geral de alicerces de pedra, armação de trilhos e cobertas de telhas.

Concluiram-se mais e acham-se em construcção:

Uma casa com $3^m,93 \times 5^m,17$ ao lado da Estação de Sapopemba para o respectivo guarda-chave, com alicerces de pedra, paredes de tijolo e coberta com telhas.

Uma no kilometro 85 na 2ª Secção para residencia do conductor da 2ª Divisão. Tem de área $14^m,00 \times 5^m,00$, alicerces de pedra, armação de trilhos usados, paredes de páo a pique, assoalhada, e coberta com telhas planas.

Uma no kilometro 116 na 3ª Secção para residencia de um mestre de linha. A'rea $9^m,00 \times 4^m,30$—alicerces de alvenaria de pedra, armação de trilhos velhos, paredes de páo a pique e coberta com telhas planas nacionaes.

Uma no kilometro 199, linha do centro, para residencia do chefe da 2ª Secção. A'rea $10^m,00 \times 8^m,00$; esteios de trilhos, alicerces de alvenaria de pedra, paredes de páo a pique, assoalhada, e coberta com telhas.

Um abrigo para madeiras no kilometro 258, linha do centro, com $42^{m^2},00$, esteios de trilhos e coberta com telhas.

Dous ditos para materiaes, no kilometro 344, linha do centro, com columnas de trilhos, cobertos com chapas de ferro, medindo cada um $32^m,56$.

Uma casa no pateo da Estação de Pinheiros com $88^{m^2},20$ para residencia do conductor, com baldrames de pedra, paredes de páo a pique, assoalhada, e coberta com telhas.

Uma dita para ferraria da linha no kilometro 154 do mesmo Ramal, com a área de $162^{m^2},00$, alicerces de pedra, esteios de trilhos, e coberta com telhas francezas.

Uma dita para residencia do mestre de linha, no kilometro 164 com $48^{m^2},18$ de área, esteios de trilhos, assoalhada, paredes de tabique e coberta com telhas planas nacionaes.

Uma dita no páteo da Estação de Rezende para o escriptorio da 2ª Divisão do Ramal, com $146^{m^2},00$ de área, alicerces de pedra, paredes de páo a pique, assoalhada, e coberta com telhas.

Uma dita no páteo da Estação de Lavrinhas para residencia de um mestre de linha; occupa uma área de $52^{m^2},80$ com alicerces de pedra, paredes de páo a pique, assoalhada, e coberta com telhas.

Fizeram-se mais diversas modificações e augmentos em alguns pequenos edificios, construiram-se diversos ranchos provisorios e guaritas para guardas de pontes, etc.

13.º Encanamentos e caixas d'agua

1ª Secção

Concluiu-se a construcção de uma segunda caixa d'agua em S. Diogo, á entrada das linhas da Estação, para o serviço da mesma e para alimentação das torneiras do mercado. Sua construcção é de alvenaria de pedra nos alicerces, paredes de tijolos e

tanques de ferro para 48,^{m3}348 d'agua, tendo por baixo um commodo para servir de deposito.

Alvenaria de pedra empregada..... 19,^{m3}45
Idem de tijolo..... 24, 20

Para a 2ª caixa d'agua assentada em 1879 na Estação de Cascadura fez-se uma derivação do antigo encanamento, empregando-se 30,^{m}00 de tubos de chumbo de 0,^{m}027 de diametro e sob as mangueiras collocadas, uma para o lado da linha n. 1 e outra para o lado da linha do girador, construiram-se duas bacias de alvenaria de tijolo para receber as aguas, sobras da caixa.

Alvenaria empregada..... 3,^{m3}00

Extrahiram-se do antigo encanamento d'agua de Maxambomba 2.340,^{m}00 de tubos de chumbo que foram empregados em outras obras do mesmo genero, e no novo encanamento immerso em 1879 collocaram-se algumas ventosas e construiram-se debaixo da respectiva caixa duas bacias de alvenaria.

Alvenaria empregada..... 3,^{m3}25

2ª Secção

Para desviar as aguas das grandes chuvas que traziam muita areia para o reservatorio de Mendes, construiu-se uma parede de alvenaria de pedra secca com 9,^{m}00 de extensão, 0,^{m}50 de altura e 0,^{m}40 de espessura. Alvenaria 1,^{m3}80.

Na Barra do Pirahy assentou-se um novo encanamento ao lado do antigo, afim de reforçar o abastecimento da caixa d'agua, sendo feito o novo encanamento com tubos de ferro de 0,^{m}064 de diametro e com a extensão de 1.737,^{m}00.

3ª Secção

No deposito inicial da caixa d'agua do Desengano reparou-se uma parede que desabara, reconstruiu-se o receptaculo de alvenaria e substituiu-se o encanamento de manilhas de barro por outro de ferro galvanisado com 0,^{m}065 de diametro e 683,^{m}00 de extensão, afim de evitar as continuas interrupções a que eram sujeitos os tubos de barro.

Concluiu-se a construcção de uma segunda caixa d'agua em Entre-Rios, situada entre as linhas da carvoeira e do girador, com o fim de supprimir-se uma columna

hydraulica que ali havia. O tanque de ferro com capacidade para 9,^{m3}00 d'agua repousa sobre columnas de trilhos Barlow firmadas em bases de alvenaria de pedra.

4ª Secção

Junto á caixa d'agua do Parahybuna construiu-se uma parede para sustentar as terras da excavação feita pelas sobras d'agua da mesma caixa, tendo 6,^{m}80 de comprimento, 2,^{m}00 de altura e 1,^{m}70 de espessura. Alvenaria 23,^{m3}12.

Na caixa d'agua de Mathias Barboza substituiram-se as columnas e travéssas de madeira que estavam podres por outras de trilhos usados, cravadas sobre bases de alvenaria, no que empregaram-se 3,^{m3}00 de pedras.

5ª Secção

Em volta da caixa d'agua da Saudade, kilometro 283, fez-se uma cerca de arame com 23,^{m}60 de desenvolvimento.

Ramal de S. Paulo

Para escoamento das sobras d'agua da caixa do kilometro 142 abriu-se uma valla com 20,^{m}00 de comprimento, que foi convenientemente empedrada.

Alvenaria..... 22,^{m3}80.

Na do kilometro 206 construiu-se uma bacia para aproveitar-se as sobras d'agua da mesma caixa. Alvenaria 1,^{m3}00.

Assentou-se um tanque de ferro para 10,^{m3}368 d'aguas na Estação de Rezende. Este tanque repousa sobre columnas de trilhos cravadas em bases de alvenaria, sendo estes alicerces construidos sobre um estrado de trilhos Barlow por ser o terreno pouco consistente neste logar. Em volta da caixa construiu-se uma valleta de pedra para esgoto, com 17,^{m}20 de desenvolvimento. Alvenaria empregada 22,^{m3}27.

Ramal do Porto Novo

Modificou-se a comporta do açude do Chiador, rebaixando-se de 0,^{m}10 e dando-se mais 0,^{m}30 á largura.

Na caixa d'agua do Porto Novo collocou-se um tubo com 1,^{m}20 de comprimento e 0,^{m}18 de diametro com uma valvula para limpeza da mesma caixa.

14.º Occurrencias

1ª Secção

Em 17 e 18 de Fevereiro do anno findo, devido ás fortes chuvas, as aguas cresceram 0,^{m}33 acima dos trilhos na ponte n. 19, correndo sobre o leito da Estrada n'uma extensão de cerca de 180,^{m}00, arrebatando o lastro e deixando os trilhos suspensos. Entre os kilometros 46 e 47 tambem as aguas subiram 0,^{m}60 acima dos trilhos, encaminhando-se pela linha na extensão de 212,^{m}00 e no pateo da Estação de Queimados 0,^{m}22 acima dos trilhos. Estas inundações causaram pequenas interrupções na circulação dos trens.

Ainda devido ás chuvas torrenciaes de 29 do mesmo mez e 1 de Março as aguas elevaram-se 0,^{m}50 acima do nivel dos trilhos em frente da nova Estação de S. Diogo, 0,^{m}35 entre as cancellas ns. 2 e 4, 0,^{m}15 em outros pontos proximos e 0,^{m}22 pouco além da Estação de Cascadura.

2ª Secção

Houve em Janeiro do anno findo alguns pequenos desmoronamentos, sendo sete nos córtes entre os kilometros 69 e 72, cujas terras foram logo removidas; um entre os kilometros 80 e 81 ; um no córte proximo da Estação de Mendes e um entre os kilometros 105 e 106.

A 2 de Abril teve logar o grande desmoronamento no córte que fica á boca inferior do tunnel n. 3, ficando o transito interrompido até o dia 9 e passando os trens dessa data em diante pelo desvio em volta do referido tunnel, que para esse fim foi restabelecido, vindo a linha principal a ficar desembaraçada a 22 de Julho.

Para abreviar a desobstrucção da linha e restabelecer o transito com mais presteza, construiu-se na base do córte um grande paredão para sustentar as terras, do qual já tratei, retirando-se então o excedente cujo volume, bem como o de pedras, foi de 13.444,^{m3}00.

O antigo alinhamento neste logar foi alterado na extensão de 180,^{m}00, sendo seu maximo afastamento da barreira 2,^{m}25, ficando portanto a antiga curva de 236,^{m}34 de raio reduzida a 191,^{m}07 com 115,^{m}00 de desenvolvimento.

Ramal de Santa Cruz

As chuvas que cahiram sobre esta parte da Estrada em 17 de Fevereiro do anno findo interromperam a circulação em diversos logares e causaram á linha os seguintes estragos:

Entre os kilometros 13 a 20 as aguas romperam os aterros em cinco pontos, elevando-se na mór parte delles e de outros sómente inundados 0,m20 acima dos trilhos n'uma extensão de cerca de quatro kilometros, descalçando muitos dormentes e levando todo o lastro da linha.

Por este motivo, e por terem-se dado tambem desmoronamentos de diversos córtes, o transito ficou interrompido por espaço de 23 horas.

15.º Despeza de custeio

A despeza total effectuada durante o anno findo, foi pela Secção da Via permanente de		2.948:988$642
e em 1879, de		3.889:549$205
Differença para menos em 1880		940:560$563

Desenvolvidamente temos que se gastou:

	Em 1880	Em 1879
Custeio		
Em vigilancia e policia da linha	75:536$264	64:270$245
Com a conservação ordinaria da linha e edificios	1.425:142$032	1.180:359$244
Com as grandes reparações e reconstrucções	624:863$876	513:090$894
Com a administração	101:920$707	72:277$001
	2.227:462$879	1.829:997$384
Obras novas		
Com obras novas na linha e edificios	201:056$224	529:570$731
Transporte	2.428:519$103	2.359:568$115

Transporte.....	2.428:519$103	2.359:568$115

Creditos especiaes

Com as obras extraordinarias por conta do credito de 300:000$, conforme o Aviso n. 89 de 27 de Setembro de 1880.....	104:322$349	
Com as obras complementares de João Gomes ao Sitio e no Ramal de Santa Cruz.....	.....	382:023$622
Com as obras do Ramal da Gambôa e da Estação Maritima.....	416:147$190	1.147:957$468
Totaes.....	2.948:988$642	3.889:549$205

Da exposição acima vê-se que a despeza do custeio no anno findo foi mais que a do anno anterior 397:465$495.

Ha, porém, a attender ás seguintes razões:

Durante o anno findo empregaram-se mais do que em 1879, na conservação da linha, 59.681 dormentes, sendo:

Em substituições de outros podres.....	17.941
Em conchegamento para reduzir os espaços dos mesmos a 0,^{m}60..	41.740
Total.....	59.681
Estes dormentes, ao custo médio de 2$338, importam em.	139:534$178
Havendo, porém, uma differença para menos de 966 trilhos de aço, que ao custo médio de 24$522 importam em.....	23:688$252
resulta que houve um excesso no material empregado em 1880 na importancia de.....	115:845$926

Temos ainda que em 1879 o custeio do Ramal de Santa Cruz se fez por conta da Via Permanente sómente no 2° semestre, ao passo que em 1880 fez-se durante todo o anno, por conta dessa Secção. Tomando-se, pois, a metade desta despeza para equiparal-a com a de 1879, temos mais uma differença de 46:772$963.

Concorre ainda que certas obras como construcção de cercas, pontes, pontilhões, desvios, etc., em algumas secções da linha, que sempre foram classificadas como obras novas, correram em 1880 por conta do custeio na importancia de 70:260$986.

Tambem o Decreto n. 2984 de 10 de Setembro concedeu um credito supplementar de 300:000$000 para diversas obras extraordinarias dessa Secção; porém, achando-se em execução algumas dessas obras desde Janeiro, não poderam as respectivas despezas figurar nesse credito em consequencia de já estar encerrado o exercicio de 1879 a 1880; por isso só as que se fizeram de Julho a Dezembro foram incluidas no referido credito, de sorte que a despeza feita de Janeiro a Junho e que importou em 85:099$473 ficou envolvida no custeio.

Temos, portanto, como justificação do excesso que houve no custeio deste anno:

Differença no emprego de dormentes e trilhos.....	115:845$926
Idem no custeio do Ramal de Santa Cruz.....	46:772$963
Importancia das obras novas que passaram para a conta de custeio.....	70:260$986
Idem das obras extraordinarias do 1° semestre do anno findo que não poderam ser incluidas no credito supplementar.....	85:099$473
Total.....	317:979$348

Fica, pois, o augmento da despeza de custeio em 1880 reduzido a 79:486$147.

O quadro seguinte mostra as médias, por kilometro da Estrada em trafego, das verbas das despezas de custeio, acima referidas, em cada uma das Secções e ramaes nos annos de 1879 e 1880, não incluindo edificios:

SECÇÕES	VIGILANCIA E POLICIA DA LINHA		CONSERVAÇÃO ORDINARIA		RECONSTRUCÇÕES E GRANDES REPARAÇÕES		TOTAES	
	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879
1ª Secção.....	576$907	432$628	2:362$000	2.278$994	1:044$255	391$521	3:953$162	3:323$142
2ª »	336$889	278$549	2:945$780	2:322$071	1:399$458	95$024	4:592$127	2:695$644
3ª »	635$522	67$493	2:127$736	1:775$649	315$201	1:156$037	2:506$459	2:999$179
4ª »	905$980	84$910	2:123$118	1:604$636	1:035$124	1:257$343	3:249$222	2:946$889
5ª »	265$222	25$931	1:991$287	1:791$251	203$932	145$696	2:221$441	1:962$880
Ramal de Santa Cruz.....	175$633	.....	2:372$879	1:695$088	257$522	55$088	2:648$034	1:750$176
» » Macacos.....	.....	.....	989$575	1:057$224	.....	68$223	989$575	1:125$447
» » S. Paulo.....	365$879	365$174	2:143$301	1:939$395	1:288$446	1:020$128	3:438$626	3:004$697
» do Porto Novo.....	425$810	415$943	2:143$753	1:848$941	1:543$572	507$675	3:730$135	2:368$559

VII

Almoxarifado

Os trabalhos desta secção acham-se consideravelmente augmentados, já com o desenvolvimento do trafego da Estrada, já com novas estradas de ferro em trafego mutuo.

Não se achando prompto ainda o balanço geral da mesma secção, passo a relatar o movimento de alguns materiaes de mais consumo :

Carvão.—Durante o anno de 1880 receberam-se vinte e quatro navios com carvão Cardiff, que foram descarregados na Estação Maritima da Gambôa, custando o transporte por agua em saveiros, e descarregamento na Estação 1$400 por tonelada em circumstancias ordinarias, e 1$800 quando os navios ficam fóra do quadro.

Incluindo o carvão em deposito em 1° de Janeiro de 1880, e o accrescimo verificado em alguns navios cujas descargas começaram em 1879, passaram pelo deposito 38.237 toneladas de carvão, fornecido ao preço de 19$400 por tonelada.

Carvão recebido durante o anno	35.144	toneladas
Accrescimos verificados	225	»
Em deposito em 1° de Janeiro de 1880	2.868	»
Total	38.237	»

Forneceram-se para :

Locomoção	29.730	toneladas	
Telegrapho	30	»	
Via permanente	25	»	
Construcção	8	»	
C. Leopoldina	4.300	»	
C. U. Valenciana	860	»	
C. U. Mineira	700	»	
Laboratorio do Campinho	110	»	
E. Oeste de Minas	60	35.823	»
Existencia em 1° de Janeiro de 1881		2.414	»

Carvão para forja.— Durante o anno recebeu-se um carregamento de 600 toneladas, e comprou-se por tres vezes no mercado a quantidade de 230 toneladas.

Seu movimento foi:

Entradas durante o anno	830	toneladas
Existiam em 1° de Janeiro de 1880	66	»
Total	896	»

Forneceram-se:

á Locomoção	320	toneladas	
á Via Permanente	152	»	
á C. U. Mineira	8	»	
ao Laboratorio do Campinho	5	485	»
Existencia em 1° de Janeiro de 1881		411	»

O custo deste carvão foi:

O recebido da Europa 10:359$263; 5:485$ o comprado no mercado; e as 66 toneladas que existiam em deposito 1:632$105.

Coke.— Em Setembro recebeu a Estrada um carregamento de 267 toneladas na importancia de 6:066$740. Durante o anno não se forneceu deste combustivel, nem houve saldo de 1879. Em 1° de Janeiro existia todo em deposito.

Trilhos de aço Bessemer.— Existiam em 1° de Janeiro de 1880 em deposito 10.194 trilhos na importancia de 246:097$050, e em Junho receberam-se 2.048 trilhos da Europa por 38:793$428.

Em 1° de Janeiro de 1881 existiam em deposito 1.896 trilhos, tendo sido os demais fornecidos ás divisões da Via Permanente.

Chapas de juncção.— Em 1° de Janeiro de 1880 existiam 28.408 chapas de 3ª secção por 18:181$120; de 2ª secção 28.056 chapas por 13:376$582; em 1° de Janeiro de 1881 existiam em deposito todas as de 3ª secção, e 3.717 de 2ª secção, tendo-se fornecido as demais desta qualidade.

Parafusos.—Dos de 2ª secção existiam em deposito 496.290 por 56:876$708; e não tendo havido durante o anno entrada alguma, só existiam em 1° de Janeiro de 1881 445.626 parafusos, tendo os demais sido fornecidos. Dos de 3ª secção receberam-se durante o anno 30 000 que foram todos distribuidos á Via Permanente, na importancia de 2:821$707.

Pregos.— Em 1° de Janeiro de 1880 existiam em deposito 643.776 pregos de 2ª secção por 32:826$548; e de 3ª secção 792.092 por 63:367$360.

Em 1° de Janeiro de 1881 existiam 340.118 de 2ª secção, e de 3ª secção 743.592, tendo-se fornecido os demais.

Dormentes.— Foram assignados no decurso do anno os seguintes contratos, para fornecimento de dormentes de madeira de lei:

Em 4 de Fevereiro com Manoel Ayres Gomes, e Joaquim Antonio Ferreira Bernardino, cada um para o fornecimento de 2.000 dormentes; com Joaquim Ferreira dos Santos em 20 de Março para o fornecimento de 5.000, e com João Baptista de Oliveira e Henrique José Lisboa em 24 de Novembro para o fornecimento de 250.000 dormentes.

Ficaram concluidos os contratos dos seguintes fornecedores:

Antonio Alves Moreira, Carlos Grammatica, Manoel Gomes Quintas, Figueira & Sá, Herculano Pinto da Silva, Dr. Antonio José da Costa Junior, Joaquim Antonio Ferreira Bernardino, Manoel Ayres Gomes, e Joaquim Ferreira dos Santos.

Estão sendo recebidos dormentes por contrato dos seguintes fornecedores:

Dr. Antonio Fernandes da Rocha Leão, para conclusão de seu contrato de 80.000.

Bernardo Tavares Pinheiro, para conclusão de seus contratos de 108.000 de 29 de Abril, e 25.000 de 5 de Abril de 1879.

Francisco Ribeiro Guimarães e Viriato da Fonseca Pinto para conclusão de seu contrato de 50.000 dormentes.

Devem começar a entrega em Abril do corrente anno os fornecedores João Baptista de Oliveira e Henrique José Lisboa, para cumprimento de seu contrato de 250 000 dormentes.

Antonio Alvares de Abreu e Silva concluiu no corrente anno o seu contrato.

Graxa.—A estrada consumiu para as machinas as duas qualidades, do Rio Grande e a artificial.

Da do Rio Grande foi recebida a quantidade de 84.141 $^1/_2$ kilogrammas por 38:959$079, e os preços regularam de 455 a 470 rs. por cada kilo.

A' excepção de 380 $^1/_2$ kilogrammas, toda a graxa acima foi fornecida á Locomoção.

A graxa artificial foi comprada por proposta a Paille & Fine ao preço de 380 rs. o kilogramma.

Receberam-se 74.906 kilogrammas por 28:465$280, e foi toda fornecida á Locomoção.

Azeite.—Com o emprego do oleo americano para machinas, o consumo do azeite de sebo é muito menor, sendo presentemente empregado quasi exclusivamente nas estações e via permanente para luz e chaves.

Durante o anno compraram-se		19.635 litros
Existiam em 1° de Janeiro de 1880		290 »
Total		19.925 »
Forneceram-se:		
ás estações	11.140 litros	
á via permanente	7.307 »	
ao serviço de trens	1.400 »	19.847 »
Existencia em 1° de Janeiro de 1881		78 »

O preço do azeite commum foi de 385 rs. e o do clarificado 560 rs. o litro.

Todo o azeite comprado importou em 8:507$245.

A Estrada tambem consome azeite doce, de mamona e de peixe em pequenas quantidades.

Kerozene.—E' empregado pela Locomoção, Via permanente, e em muito pequena quantidade pelas estações, que em geral são illuminadas a gaz-globo.

Compraram-se		580 latas
Existiam em 1° de Janeiro de 1880		54 »
Total		634 »
Foram fornecidas para:		
Via permanente	382 latas	
Locomoção	99 »	
Estações	131 »	
Almoxarifado	1 »	613 »
Existencia em 1° de Janeiro de 1881		21 »

Em Janeiro foi comprado a 3$500 a lata, em Fevereiro a 3$600, de Março a Julho a 3$700, e de Setembro a Dezembro a 4$000.

As 634 latas que passaram pelo deposito importaram em 2:316$498.

Naphta.—Continua-se a empregar este oleo na illuminação das estações, e a Estrada comprou durante o anno 852 latas, ao preço de 2$850 e 2$900 cada lata, sem direitos.

Compraram-se durante o anno		852 latas
Existencia em 1° de Janeiro de 1880		149 »
Total		1.001 »
Forneceram-se:		
ás Estações	973 latas	
ao Telegrapho	16 »	
á Via permanente	2 »	
		991 »
Existencia em 1° de Janeiro de 1881		10 »

O naphta que entrou em deposito importou em 2:801$190.

Oleo de linhaça. — São empregadas as duas qualidades *crú*, e *fervido*, e é importado directamente, supprindo-se, no caso de falta, no mercado.

No anno de 1880 receberam-se tres carregamentos de ambas as qualidades.

E' consumido em pinturas pelas secções da Locomoção e Via permanente, sendo fornecido a esta quasi exclusivamente *oleo crú*.

Recebeu-se o seguinte oleo crú:

Da Europa		13.111 kilos
Comprado no mercado		5.642 »
Existiam em 1° de Janeiro de 1881		889 »
Total		19.642 »
Forneceram-se:		
á Locomoção	17.318 kilos	
á Via permanente	2.324 »	
		19.642 »

Incluindo a importancia do existente em deposito, o custo deste oleo subiu a 8:760$027, e os preços por cada kilo das compras no mercado regularam de 455 a 470 réis.

Do oleo de linhaça fervido receberam-se:

Da Europa	16.838	kilos
Compraram-se no mercado	3.489	»
Total	20.327	»

Foi todo fornecido á Locomoção.

Este oleo importou todo em 9:389$068, e o preço das compras por cada kilo no mercado foi de 640 réis.

Oleo americano. — E' consumido para as machinas desde 1878 com vantagem, em substituição ao azeite de sebo clarificado. E' importado directamente, e seu preço regulado pelo cambio da chegada.

Foi recebido no anno de 1880:

Para cylindros.	24.488	litros
Para carros.	29.403	»
Total	53.891	»

Este oleo ficou á Estrada por 23:740$325, ou pelo preço médio de 440 réis cada litro, mais vantajoso que o do azeite de sebo, antes empregado.

Todo o oleo foi fornecido á Locomoção.

Oleo de banha.—Tambem é empregado para machinas pela Locomoção, e receberam-se durante o anno dous carregamentos de 528 caixas cada um, com duas latas de oleo em cada caixa, ou 48.174 litros que importaram em 21:225$600 inclusive despeza de descarga.

Tambem foram comprados no mercado, por proposta, 2.363 litros deste oleo por 1:417$800.

Foi todo fornecido á Locomoção para lubrificação das machinas.

Estopa.— A Estrada consome a *branca* e a de *côr*.

Sendo de mais vantagem ao serviço a estopa branca, não se comprou no mercado a de côr, tendo, comtudo, sido recebido em fins do anno 12 fardos com 2.562 kilogrammas por 1:101$300.

A estopa branca consumida, foi toda comprada no mercado, tendo vendido em maior quantidade a Companhia Brazil Industrial, visto ser de superior qualidade. No commercio foi comprada aos preços de 480 e 570 rs. por kilogramma, mas de inferior qualidade á daquella fabrica, que a vende a 600 rs. o kilogramma.

Foram recebidas durante o anno.	35.069	kilos
Existiam em 1° de Janeiro de 1880.	67	»
Total.	35.136	»

O consumo deste artigo é geral a todas as secções.

Durante o anno forneceram-se:

á Locomoção	32.186 kilos	
ás Estações	2.077 1/2 »	
ao Telegrapho	140 »	
ao Deposito do serviço dos trens	568 »	
á Via permanente	85 »	
ao Almoxarifado	3	35.059 1/2 kilos
Existencia em 1° de Janeiro de 1881		77 1/2 »
A estopa importou em		19:391$040

Cimento.—Compraram-se durante o anno 1.660 barricas aos preços de 6$400, 6$600, e 7$200 cada barrica, e em deposito existiam 85 por 595$000.

Esse material é empregado quasi exclusivamente na secção da Via permanente, porém, tambem o é pela Locomoção.

Cimento comprado	1.660 barricas
Existiam em 1° de Janeiro de 1880	85 »
Total	1.745 »

Forneceram-se:

á Via permanente	1.705 barricas	
á Locomoção	47 »	1.745 »

Cal.—E' consumida tanto a da *pedra* como a de *marisco*.

A de pedra tem sido comprada ao preço de 22 reis por cada litro, e a de marisco a 11 1/4 rs. entregue na Gambôa, e 12 1/2 em S. Diogo até Maio, e de Maio a Dezembro a 12 1/2 na Gambôa, por contrato com Corrêa Bandeira & Comp.

Receberam-se durante o anno 207.202 litros de cal de pedra na importancia de 4:588$444, que foi toda fornecida á Via permanente.

De cal de marisco receberam-se ..... 829.695 litros na importancia de 9:738$728.

Forneceram-se:

á Locomoção	30.000 litros	
á Via permanente	799.695 »	829.695 »

Tijolos.— Foram comprados durante o anno 403.132 tijolos de alvenaria por 10:692$432

Foram fornecidos á Via permanente 383.289.

Existencia em 1° de janeiro de 1881 19.843.

Além da fabrica Santa Cruz, que vendeu a maior parte, tambem diversos forneceram tijolos ; seu preço regulou de 25$ a 27$ ao milheiro.

Madeiras.— As compras de madeiras de diversas qualidades, tanto de pinho como de lei no anno de 1880, importaram em 163:953$561 ; seu emprego foi em obras novas e reparos da Via permanente, e no fabrico de carros pela Locomoção.

Em 1° de janeiro de 1881 existiam em deposito vigas e pranchões de pinho, e algumas vigas de madeira de lei.

Obras da Estação Maritima da Gambôa.— O deposito forneceu materiaes para estas obras no anno de 1880, que importaram em cerca de 150:000$000.

VIII

Accidentes

O maior numero de casos de mortes ou ferimentos deu-se em empregados da Estrada no desempenho de suas funcções e em pessoas estranhas que por imprudencia tentaram atravessar a linha ferrea na passagem dos trens, não incluindo porém 30 passageiros feridos e 1 fallecido, tres empregados da Estrada feridos e 1 fallecido por occasião do accidente de 18 de Janeiro no kilometro 160 do ramal de S. Paulo.

Registraram-se igualmente este anno 4 casos de passageiros fallecidos nos carros, de morte natural.

A seguinte estatistica mostra os casos de ferimentos ou mortes durante o anno de 1880:

NATUREZA DOS ACCIDENTES	PASSAGEIROS		EMPREGADOS DA ESTRADA		PESSOAS ESTRANHAS	
	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS
Apanhados em abrigo da chuva debaixo de carros vazios em occasião do manobras	.....	.....	.....	.....	1	
Cahindo do trolly em transporte de trilhos	.....	.....	1			
Cahindo do trom, machinas ou de plataformas de carros em movimonto	2	2	1	3		
Suicidio ou tentativa do suicidio, precipitando-se debaixo do trem	.....	.....	.....	.....	1	2
Apanhados entre os carros no acto de engatar ou dosengatal-os	.....	.....	.....	3		
Por bater com a cabeça em moirões, viaductos, pontes, etc	.....	.....	.....	3		
Cahindo da locomotiva em movimento na occasião em que lubrificava	.....	.....	.....	1		
Morto natural nos carros de passageiros	5					
Por desmoronamento de uma paredo pelo choque de carros em manobra orrada	.....	.....	.....	.....	1	
Apanhados pelos trens por estarem sobro a via forrea	.....	.....	3	2	5	10
Opprimido no viaducto por occasião de revista de tunneis	.....	.....	.....	1		
Encontrado morto por ter cahido com a cabeça no trilho quando vagava embriagado no leito da Estrada	.....	.....	.....	.....	1	
Aggressão ao pessoal da Estrada	.....	.....	.....	2		
Por atirar-se fóra do trem em viagem	.....	1				
Cahindo ao rio sobre a ponte da Cachoeira	.....	.....	1			
Apertado ontre os para-choques dos carros	.....	.....	1			
Apanhados pelos carros em manobra	.....	.....	2			
Encontrado morto no recinto da Estrada	.....	.....	.....	.....	.....	1
Descarrilhamento de trem (accidente do 18 de Janeiro no Ramal do S. Paulo)	1	30	1	3		
	8	33	10	18	9	13

Conclusão

Ao terminar este relatorio, cumpro um dever de justiça fazendo menção especial da efficaz coadjuvação que tenho encontrado, tanto dos Chefes de serviço como, em geral, do pessoal da Estrada, no desempenho da tarefa que me foi confiada.

Julgo ainda de meu dever e opportuna a occasião para recommendar á attenção e sabedoria do Governo, uma medida cuja necessidade ha muito tempo se faz sentir, mas que até hoje não tem podido ser satisfeita. Refiro-me ao melhoramento da sorte dos empregados da Estrada. Sujeitos a um trabalho mais arduo, penoso, e cheio de responsabilidades do que o do empregado publico em geral, sem horas certas para o indispensavel repouso, percebendo vencimentos minguados, que mal chegam, quando chegam, para as mais urgentes necessidades da vida, sem possibilidade de economisar o mais modesto peculio, o que têm diante de si os empregados da Estrada? Uma

velhice cheia de miserias para si e suas familias, quando não são victimas prematuras de accidentes e molestias adquiridas em seu serviço, por sua natureza forçado.

Para melhorar esta triste situação do pessoal da Estrada penso que a concessão do direito á aposentadoria, e a creação de um monte pio, é medida aconselhada tanto pelo sentimento de justiça e humanidade, como por conveniencia administrativa de ordem superior.

Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, Rio de Janeiro, 30 de Setembro de 1881.

O DIRECTOR

Herculano Velloso Ferreira Penna.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

RELATORIO DO ANNO DE 1880

INDICE

PAGS.

I. Extensão da Estrada em trafego 7

II. Contabilidade.— 1.º Custo da Estrada. 2.º Receita e despeza do custeio. 3.º Receita e despeza por exercicio financeiro ..... 8 a 13

III. Trafego.— 1.º Movimento e receita. Numero e percurso dos trens. Composição média dos trens. Percurso dos vehiculos. Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de mercadorias. Movimento geral e receita com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas. 2.º Despeza. 3.º Contratos com outras emprezas de transportes. 4.º Reclamações. 5.º Estações. 6.º Horario. ..... 13 a 2

IV. Telegrapho.— Material. Serviço. Telegrammas. Despeza. Luz electrica. Escola ..... 28 a 33

V. Locomoção.— 1.º Material rodante. Locomotivas. Carros e wagões. 2.º Tracção. Percurso das locomotivas. Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes. Despeza de conducção dos trens. 3.º Officinas e depositos diversos. Reparação de locomotivas. Reparações de carros e wagões. 4.º Recapitulação das despezas feitas pela locomoção por conta do custeio. 5.º Obras diversas. Obras novas do material rodante. Freio Westinghouse. Fornecimento ao deposito central. Fundição de ferro e bronze. Augmento das officinas do Engenho de Dentro ..... 33 a 57

PAGS.

VI. Via Permanente e edificios.—1.º Trilhos, accessorios e dormentes. 2.º Desvios e linhas auxiliares. 3.º Lastro. 4.º Cercas. 5.º Passagens de nivel. Fossos transversaes nas passagens de nivel. 6.º Pontes e pontilhões. 7.º Boeiros. 8.º Tunneis. 9.º Obras de terra, muralhas e vallas de alvenaria. 10. Obras complementares entre Sitio e Barbacena. 11. Edificios. 12. Casas de turmas e outras. 13. Encanamentos e caixas d'agua. 14. Occurrencias. 15. Despeza de custeio. 57 a 122

VII. Almoxarifado..... 123 a 130

VIII. Accidentes..... 130 a 131

Conclusão..... 131 a 132

Relação dos annexos..... 1 a 3

RELAÇÃO DOS ANNEXOS DO RELATORIO DE 1880

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A 1 — Relação dos contratos celebrados, etc. durante o anno de 1880.

A 2 — Relação do pessoal da Admininistração Central, em 31 de Dezembro de 1880.

A 3 — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1880, as datas em que se abriram as diversas Estações, a extensão da linha entregue ao trafego, o custo por Secção e por kilometro, não incluida a importancia das Estações.

CONTABILIDADE

B 1 — Relação do pessoal da Secção de Contabilidade.

B 2 — Balanço em 31 de Dezembro de 1880.

B 3 — Demonstração da conta de lucros e perdas.

B 4 — Balanço da receita e despeza da Estrada em trafego no anno de 1880.

B 5 — Synopse da receita e despeza effectiva no exercicio de 1879 a 1880.

B 6 — Capital empregado em 31 de Dezembro de 1880.

B 7 — Demonstração da despeza effectiva da Estrada de Ferro D. Pedro II, por conta do credito ordinario, desde o exercicio de 1866 — 1867 até o de 1879 — 1880 e dos creditos votados pela Assembléa Geral Legislativa para a mesma despeza.

B 8 — Comparação da receita e despeza effectiva nos exercicios financeiros de 1866-1867 a 1879-80, e indicação das medias da receita e despeza por kilometro em trafego, nos mesmos exercicios.

B 9 — Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1880.

B 10 — Demonstração das receitas por mezes no anno de 1880, com exclusão da renda pertencente ás Estradas estranhas.

B 11 — Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1880.

B 12 — Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, & da E. F. D. Pedro II para a E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima Estrada.

B 13 — Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da E. de Ferro D. Pedro II para a E. de Ferro de Rezende a Arêas no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada.

B 14 — Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro D. Pedro II para a Estrada de Ferro União Mineira no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada.

B 15 — Demonstração do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da E. de F. D. Pedro II para a E. de F. União Valenciana no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada.

B 16 — Demonstração do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, etc., da E. do F. D. Pedro II para a Estrada de Ferro d'Oeste de Minas no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada.

B 17 — Demonstração do movimento e receita de encommendas e mercadorias da E. de Ferro D. Pedro II, para a Empreza do Ramal do Rio Preto (tracção animada), que começou o trafego mutuo no mez de Junho de 1880, pertencendo os productos sómente á Empreza.

B 18 — Demonstração do movimento e receita de encommendas e mercadorias da E. de Ferro D. Pedro II para a empreza de Carris de Ferro de Santa Cruz a Itaguahy (tracção animada), qde começou o trafego mutuo no mez de Novembro de 1880, pertencendo os productos sómente á Empreza.

B 19 — Estatistica das mercadorias expedidas no anno de 1880.

B 20 — Estatistica das mercadorias recebidas no anno de 1880.

B 21 — Estatistica de bagagens, encommendas, vehiculos e animaes, expedidos em diversas estações no anno de 1880.

B 22 — Estatistica de bagagens, encommendas vehiculos e animaes recebidos em diversas estações no anno de 1880.

B 23 — Demonstração do movimento e producto dos transportes effectuados por conta do Governo construcção do prolongamento e ramaes e Estrada de Ferro de Oeste em Minas, durante o anno de 1880.

B 24 — Demonstração dos transportes em serviço da Estrada e concedidos gratis, durante o anno de 1880.

B 25 — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1880.

B 26 — Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e carros desde 1859 até 31 de Dezembro de 1880.

B 27 — Demonstração do movimento e receita do ramal de Macacos nos annos de 1861 a 1880.

B 28 — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros, desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1880.

TRAFEGO

C 1 — Mappa da distribuição do pessoal do trafego e do telegrapho em 31 de Dezembro de 1880.

C 2 — Despeza do trafego no anno de 1880.

TELEGRAPHO

D 1 — Demonstração dos telegrammas transmittidos durante o anno de 1880, por cada uma das Estações, em serviço da Estrada, do Governo e de particulares.

D 2 — Demonstração da despeza mensal com o serviço nas Estações e com a conservação das linhas e apparelhos, obras novas e luz electrica em 1880.

LOCOMOÇÃO

E 1 — Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1880.

E 2 — Consumo de combustivel e lubrificantes por serviços e secções e por locomotiva — kilometro no anno de 1880.

E 3 — Demonstração de todas as despezas pela Secção da Locomoção em 1880.

E 4 — Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante.

E 5 — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço de conducção dos trens em 1880.

VIA PERMANENTE

F 1 — Quadro do pessoal da Via Permanente em 31 de Dezembro de 1880, não incluindo o pessoal occupado na construcção da Estação maritima da Gambôa.

F 2 — Demonstração de toda a despeza effectuada pela Secção da Via Permanente com o custeio e obras novas da Estrada e edificios.

F 3 — Demonstração das despezas feitas pela Secção da Via Permanente em 1880, por conta das outras repartições da Estrada e de diversos e indemnizadas á referida Secção.

F 4 — Emprego de dormentes, trilhos e accessorios no anno de 1880.

F 5 — Mappa do movimento dos trilhos de aço no anno de 1880.

F 6 — Mappa do movimento de dormentes de madeira no anno de 1880.

A I. – E. F. D. PEDRO II – Relação dos contratos etc. celebrados durante o anno de 1880

FEVEREIRO 4

Contrato de Joaquim Antonio Ferreira Bernardino para o fornecimento de 2000 dormentes de madeira de lei.

FEVEREIRO 4

Contrato de Manoel Ayres Gomes para o fornecimento de 2000 dormentes de madeira de lei.

FEVEREIRO 7

Clausulas para renovação do contrato com Manoel Pereira Mendes para o arrendamento do salão que serve de botequim na Estação de Entre Rios.

FEVEREIRO 23

Contrato entre a Estrada e os Srs. Antonio Augusto de Castilho e Pedro Antonio de Oliveira Filho para o arrendamento de parte dos armazens das Estações de Santa Fé até Porto Novo do Cunha para despacharem e receberem generos que transitarem pela Estrada de Ferro e sejam a elles consignados.

MARÇO 20

Contrato de Joaquim Ferreira dos Santos para o fornecimento de 5000 dormentes de madeira de lei.

ABRIL 19

Ajuste de Antonio Cardoso da Silva Pinto para o arrendamento de um chalet na plataforma da Estação de Lavrinhas para o estabelecimento de um botequim para uso exclusivo dos viajantes da Estrada.

ABRIL 22

Accôrdo entre a Estrada e a Empreza do Ramal do Rio Preto sob a firma de Antonio José Fernandes Padua & C.ª para o estabelecimento do trafego reciproco.

ABRIL 27

Clausulas para a renovação do contrato com Gregorio Hanriot, para o fornecimento, concertos e conservação em regular andamento dos relogios da Estrada.

MAIO 7

Escriptura de venda do predio n. 24 da rua da Gambôa, de Manoel Gomes e sua mulher.

MAIO 8

Condições sob as quaes a Directoria da Estrada concede a Gavinho Braga & Passos, negociantes no Porto Novo do Cunha abrirem 4 portas ao lado da linha no armazem que estão construindo junto á Estação, por meio de pranchas volantes, e carreguem café directamente nos wagões da Estrada.

MAIO 10

Ajuste de Camilo Vedani para o fornecimento de 8 vistas photographicas das que extrahir das principaes obras d'arte da Estrada.

MAIO 21

Obrigação de Marc Ferrer, de tirar 8 vistas photographicas da Estrada de cada cliché que reproduzir e extrahir.

MAIO 25

Escriptura de permuta de terrenos que entre si fazem a Estrada e o Barão do Engenho Novo e sua mulher a Baroneza do mesmo titulo.

MAIO 31

Contrato de Corrêa Bandeira & C.ª para o fornecimento de cal de marisco.

JUNHO 8

Contrato de Hargreaves Irmãos para o fornecimento e collocação nos armazens da Estação Maritima da Gambôa, de 12 elevadores.

JULHO 8

Termo de transferencia para Joaquim Pinto de Almeida do ajuste celebrado em 6 de Abril de 1879 entre a Estrada de Ferro e o Sr. Miguel Martins Gomes para o arrendamento de um pavilhão na Estação de Rezende para o estabelecimento de um botequim destinado ao uso exclusivo dos viajantes da Estrada.

JULHO 23

Escriptura de hypotheca da metade do predio terreo da Travessa do Leonardo n. 18 para garantia da fiança de 1:000$000 que faz João Coelho da Silva, empregado da Estrada.

JULHO 23

Escriptura da indemnisação, em 10 de Dezembro de 1879, a Candido Pluciano de Araujo e sua irmã da parte das terras occupadas pelo leito da Estrada (construcção do prolongamento).

JULHO 23

Escriptura de venda que fazem Roberto Francisco dos Reis, sua mulher e sua irmã em 27 de Janeiro de 1880 de uma casa e terrenos em Barbacena (construcção do prolongamento).

JULHO 23

Quitação que faz Manoel Francisco dos Reis em 3 de Julho de 1880 da indemnisação de bemfeitorias e do terreno de sua propriedade á rua da Providencia em Barbacena (construcção do prolongamento).

JULHO 23

Quitação que faz D. Anna Bernarda de Siqueira em 9 de Julho de 1879 pela indemnisação da parte dos terrenos de sua propriedade á rua da Providencia em Barbacena (construcção do prolongamento).

JULHO 23

Escriptura de venda que, em 26 de Outubro de 1878, fazem o Dr. Antonio Augusto da Silva Canêdo e sua mulher de um terreno na cidade de Barbacena á rua da Providencia no logar denominado Olaria (construcção do prolongamento).

JULHO 23

Escriptura de venda que, em 7 de Fevereiro de 1880, faz Francisco Gomes Teixeira, de um predio e terreno na cidade de Barbacena no logar denominado chacara do Espada (construcção do prolongamento).

JULHO 26

Termo de transferencia para Franscisco Xavier Avelino do contrato de Manoel Pereira Mendes, arrendatario de um salão na Estação de Entre Rios, para o estabelecimento de um botequim destinado ao uso exclusivo dos viajantes da Estrada.

JULHO 30

Accôrdo entre a Estrada e a Empreza de carris de ferro Santa Cruz a Itaguahy, para o estabelecimento do trafego reciproco.

OUTUBRO 8

Ajuste de Albino José Fernandes para o arrendamento de um pavilhão na estação da Serraria para o estabelecimento de um buffet para uso exclusivo dos viajantes da Estrada.

OUTUBRO 11

Contrato com a companhia de carris Urbanos, para o serviço de transportes de mercadorias, entre a Estação Maritima da Gambôa e os armazens dos destinatarios etc.

NOVEMBRO 5

Escriptura de doação de terreno no logar denominado arraial do Dias, que fazem Manoel Martins da Silva e sua mulher, para o estabelecimento de uma estação e bem assim da agua precisa para a mesma.

NOVEMBRO 24

Contrato de João Baptista de Oliveira e Henrique José Lisboa para o fornecimento de 250.000 dormentes de madeira de lei, em novação do contrato celebrado em 28 de Maio de 1879 com João Baptista de Oliveira e Manoel da Silva Costa Pereira.

DEZEMBRO 6

Contrato de Manoel Joaquim Borges para o calçamento de parallelipipedos no pateo da Estação da Gambôa.

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1880.

O Secretario,
MANUEL FERNANDES FIGUEIRA.

A 2.—E. F. D. PEDRO II.—Relação do pessoal da Administração Central, em 31 de Dezembro de 1880

EMPREGADOS	REPARTIÇÕES				TOTAL
	SECRETARIA	THESOURARIA	SERVIÇO TELEGRAPHICO	ALMOXARIFADO	
Director	.....	.....	.....	.....	1
Secrotario	1	.....	.....	.....	1
Comprador	1	.....	.....	.....	1
Official	1	.....	.....	.....	1
1.º Escripturario	1	.....	.....	.....	1
2.os Ditos	2	.....	.....	.....	2
Amanuonses	2	1	.....	1	4
Continuos	2	.....	.....	.....	2
Thesoureiro	.....	1	.....	.....	1
Pagador	.....	1	.....	.....	1
Escrivão	.....	1	.....	.....	1
Fiol do Thosouroiro	.....	1	.....	.....	1
Chofo do sorviço do telographo	.....	.....	1	.....	1
Almoxarifo	.....	.....	.....	1	1
Fiel do dito	.....	.....	.....	1	1
Despachanto	.....	.....	.....	1	1
Encarregado do combustivol	.....	.....	.....	1	1
Auxiliaros	3	2	.....	6	11
Ditos na estação da Gambôa	.....	.....	.....	2	2
Guardas	.....	.....	.....	3	3
Ditos rondantos na estação da Gambôa	.....	.....	.....	4	4
Somma	13	7	1	20	42

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, om 31 do Dozembro de 1880.—O Secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

A 3.— E. F. D. PEDRO II. — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada, até 31 de Dezembro de 1880, as datas em que se abriram as diversas estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das estações.

ANNOS	INAUGURAÇÕES	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1880	
				POR SECÇÃO	POR KILOMETRO
	1.ª SECÇÃO				
	Côrte a Belém	*Parcial*	*Accumulada*	*Côrte a Belem*	
1858 Março..... 29	Côrte a Queimados.....	48,210			
1858 Novembro.. 8	Queimados a Belem.....	13,465			
1879 Fevereiro.....	Ramal do Campinho (entre Cascadura o Sapopemba (*).....	1,524	64,322	Kilometro—64,322 7.607:217$085	119:666$942
1880 Outubro... 25	Idem da Gambôa (Estação Maritima).	1,123			
	RAMAL DE SANTA CRUZ				
1878 Dezembro.. 2	Estações do Realengo, Campo Grande e Santa Cruz.....	32,466	98,412	Kilometros—34,090 1.090:503$393	31:988$952
	Da estação até o novo Matadouro...	1,624			
	RAMAL DE MACACOS (**)				
1861 Agosto 1	Bifurcação a Macacos.....	4,929	103,341	Kilometros—4,929 61:695$557	12:516$850
	2.ª SECÇÃO				
	Belem a Barra				
1861 Agosto.... 1	Belem a Bifurcação.....	3,398	106,739		
1863 Julho..... 12	Bifurcação a Rodeio.....	20,321	127,060	Kilometros—46,405 13.395:294$278	288:660$581
1864 Agosto..... 7	Estações dos Mendes, Sant'Anna e Barra.....	22,686	149,746		
1878 Junho..... 16	Estação do Oriente (entre Belem e Palmeiras).....				
1878 Junho..... 16	Estação da Serra (idem).....				
	3.ª SECÇÃO				
	Barra a Entre Rios				
1865 Abril..... 13	Barra a Ypiranga.....	7,399	157,145		
1865 Junho..... 18	Ypiranga a Vassouras.....	13,078	170,223		
1865 Dezembro.. 17	Vassouras a Desengano.....	3,479	173,702		
1866 Novembro.. 29	Desengano a Commercio.....	14,647	188,349	Kilometros—89,589 4.638:160$396	51:771$538
1879 Abril..... 12	Concordia (entre Desengano e Commercio.....				
1867 Maio..... 5	Commercio a Ubá.....	23,634	211,983		
1867 Agosto..... 11	Ubá a Parahyba.....	17,052	229,035		
1867 Outubro... 13	Parahyba a Entre Rios.....	10,300	239,335		
1867 Outubro... 1	Estação do Casal (entre Commercio e Ubá).....				
	4.ª SECÇÃO				
	Entre Rios a Rio Novo				
1874 Setembro.. 20	Entre Rios a Serraria.....	14,513	253,848		
1874 Setembro.. 20	Serraria a Parahybuna.....	13,661	267,509		
1875 Outubro... 31	Parahybuna a Espirito Santo.....	12,402	279,911		
1875 Outubro... 31	Espirito Santo a Mathia Barbosa..	14,662	294,573	Kilometros—80,081 11.845:736$849	147:921$939
1875 Dezembro.. 30	Mathias Barbosa a Cedofeita.....	3,613	298,186		
1875 Dezembro.. 30	Codofeita a Retiro.....	9,935	308,121		
1875 Dezembro.. 30	Retiro a Juiz de Fóra	8,914	317,035		
1876 Novembro.. 20	Juiz de Fóra a Rio Novo.....	2,381	319,416		

(*) A importancia de todo o ramal do Campinho não está incluida no custo da 1.ª Secção. Passou ao dominio da estrada por cessão do Ministerio da Guerra, em Fevereiro de 1879.

(**) Este ramal foi construido por uma empreza em virtude do contracto celebrado em 17 de Setembro de 1850, contribuindo a Estrada com a quantia de 61:460$157, importancia do terreno, trilhos e Estação.

Por Decreto n.º 3512 de 6 de Setembro de 1865, passou o ramal para o dominio da Estrada, por cessão que fizeram seus proprietarios.

ANNOS	INAUGURAÇÕES	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1880	
				POR SECÇÃO	POR KILOMETRO
	5.ª SECÇÃO				
	Rio Novo a Barbacena	*Parcial*	*Accumulada*		
1877 Fevereiro.. 1	Estações do Bemfica, Chapéo d'Uvas e João Gomes.....	46,425	365,841		
1878 Março..... 21	João Gomes a Sitio.....	39,220	405,061		
1878 Junho..... 16	Estação da Mantiqueira (entre João Gomes e Sitio).....			Kilometros—100,675 12.307:475$494	122:249$570
1878 Junho..... 16	Estação de João Ayres (idem).....				
1880 Junho..... 27	Estação de Barbacena (do Sitio a Barbacena.....	15,030	420,091		
	RAMAL DE S. PAULO				
	Barra a Cachoeira				
1871 Janeiro.... 20	Barra a Vargem Alegre.....	13,705	433,796		
1871 Março..... 25	Vargem Alegre a Pinheiros.....	8,273	442,069		
1871 Setembro.. 16	Pinheiros a Barra Mansa.....	23,825	465,894		
1872 Agosto..... 10	Barra Mansa a Divisa.....	18,885	484,779		
1873 Fevereiro . 8	Divisa a Rezende.	17,830	502,609		
1873 Março..... 23	Rezende a Campo Bello.....	12,945	515,554		
1873 Junho..... 30	Campo Bello a Bôa Vista.....	12,796	528,350	Kilometro—157,198 10.243:155$108	65:160$848
1873 Setembro.. 24	Estação de Pombal (entre Barra Mansa e Divisa...				
1874 Janeiro.... 2	Parada de Itatiaia (entre Campo Bello e Bôa Vista.....				
1874 Julho..... 18	Bôa Vista a Queluz.....	11,507	539,857		
1874 Outubro... 12	Queluz a Lavrinhas.....	17,854	557,711		
1875 Julho..... 20	Lavrinhas a Cachoeira.....	19,578	577,289		
1878 Setembro.. 4	Estação do Cruzeiro (entre Lavrinhas e Cachoeira..... ...				
	RAMAL DO PORTO NOVO				
	Entre Rios a Porto Novo				
1869 Junho..... 27	Entre Rios a Chiador.....	19,164	596,453	Kilometros—63,764 5.294:708$878	83:036$021
1871 Janeiro.... 20	Chiador a Sapucaia..... ..	16,877	613,330		
1871 Agosto 2	Sapucaia a Porto Novo.....	27,723	641,053		
1875 Dezembro.. 2	Estação de Anta (entre Chiador e Sapucaia).....				

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 28 de Fevereiro de 1881.— O Secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

B 1. — E. F. D. PEDRO II. — Relação do pessoal da Secção de Contabilidade, em 31 de Dezembro de 1880.

EMPREGADOS	REPARTIÇÕES		TOTAL
	1.ª SUB-SECÇÃO	2.ª SUB-SECÇÃO	
Chefe da contabilidade	.....	.....	1
Contador	1	.....	1
Ajudante do dito	1	.....	1
Guarda livros	.....	1	1
Ajudante do dito	.....	1	1
1.os Escripturarios	5	1	6
2.os Ditos	7	1	8
Amanuenses	3	.....	3
Impressor	1	.....	1
Ajudante do dito	1	.....	1
Auxiliares	38	2	40
Servente (servindo de Continuo)	.....	.....	1
Somma	57	6	65

Secção de Contabilidade da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 5 de Março de 1881. — O Official, *Justino H. Alves Jacutinga.*

B. 2.—Estrada de Ferro D. Pedro II.—Balanço em 31 de Dezembro de 1880

ACTIVO

Ministerio	da Agricultura			16 016:000$
	da Guerra			6 812:800
	da Justiça			8 028:000
	da Fazenda			70:810
	da Marinha			319:575
	do Imperio			5 351:000
	do Estrangeiro			2:000
Governo	da Provincia do Rio de Janeiro			27 676:150
	" " de Minas Geraes			3 768:374
	" " de S. Paulo			2 973:150
	" " de Sergipe			31:500
Estrada de Ferro de Santa Leopoldina				3 031:589
Companhia E. de Ferro da Leopoldina				84 842:756
" " " do Oeste de Minas				32 086:859
" Ferro-Carril Nictheroyense				378:607
" Ferro-Carril de Santa Cruz a Itaguahy				388:370
" Brazil Industrial				3:000
Rio de Janeiro City Improvements & C.ª				30:000
Sociedade anonyma dos Ateliers de la Dyle				2:250:91
Empreza Gabrielli				10:631
Illustrissima Camara Municipal da Corte				2 177:407
João Estanislão Pereira de Andrade (pagador, [illegible] letras em seu poder por protestar conta)				217 240:000
José Manoel Batton, ex-pagador, pelo [illegible]				146 822:557
Manoel José Nunes, ex-caixa falliceido, importancia de uma declaração de divida encontrada em [illegible]				6 [illegible]
Coronel Antonio Carneiro Leão, [illegible] (França)				101:150
Aristides Marcondes de Azevedo				301:553
Francisco Barbosa dos Santos				70:361
João Baptista Barroso				21:000
José Antonio de Souza Mauna				76:820
João Gonçalves Filho				94:091
José Maria Macedo				84:095
Victorino Coelho do Couto				60:000
Silva Monteiro & C.ª				63:210
Agostinho Nunes Moreira Junior				98:000
Ricardo Gomes da Silva				335:781
[illegible]				181:636
Caixa				188 158:431
Aplicações				11 [illegible]
Renda do trafego por conta				301 122:246
" " " " arrecadar				56 129:310
Diversas receitas				11 311:063
Legado do central [illegible]			110 171:577	
	Por viagem [illegible]	10 322:115		
	" " trilho	6 603:312		
	" " artigos diversos	300:540	17 152:977	333 621:431
Depositos da Legislação (5 estatuas)				685 117:188
Legado do [illegible]				26 511:108
Legado da Ass. Portugueza de [illegible]				639 [illegible]:017
Legado Telegrafo [illegible]				51 103:415
Obras de S. Diego				1 191 116:437
Legado do Espelho de Dentro				1 416 106:625
Fer[illegible]				8 021 175:317
Cor[illegible] para transporte de [illegible]				67 110:813
Ac[illegible]				180:000
Moveis				98 291:293
Machinas de imprimir, oleographos e apparelhos das Estações				91 279:392
Instrumentos e livros de engenharia				1 [illegible]:293
Custo da estrada, a saber				
1.ª Secção	Até o anno de 1879	7 [illegible]:135		
	Por obras e material este anno	115 046:651	7 095 217:086	
2.ª Secção	Até o anno de 1879	13 [illegible]:579		
	Por obras e material este anno	46 459:539	13 205 [illegible]	
3.ª Secção	Até o anno de 1879	4 [illegible]:131		
	Por obras e material este anno	43 560:245	4 638 160:376	
4.ª Secção	Até o anno de 1879	11 [illegible]:618		
	Por obras e material este anno	21 307:231	11 815:736:849	
5.ª Secção	Até o anno de 1879	10 612 954:739		
	Por obras e material este anno	1 694 549:781	12 307 [illegible]:496	
Ramal de S. Paulo	Até o anno de 1879	13 115 312:938		
	Por obras e material este anno	91 612:800	10 243 [illegible]:106	
Ramal do Porto Novo	Até o anno de 1879	5 [illegible]:079:368		
	Por obras e material este anno	1 639:410	5.291 708:878	
Ramal de Santa Cruz	Até o anno de 1879	1 [illegible]:151		
	Por obras e material este anno	32 207:234	1 070 [illegible]:201	
Ramal de Macacos			61 [illegible]:517	
Ramal do Paiz do Alferes			11 [illegible]:770	63.585:625:308
Proprios diversos				591 [illegible]:090
Casa das machinas na Barra				50 372:397
Casa das machinas em Entre-Rios				47 [illegible]:850
Estações	maritima da Gamboa		3 080 [illegible]:231	
	da Corte		1 643 536:636	
	do interior		3.328 036:318	8.022 791:285
			Reis	88.697 001:849

PASSIVO

Emprestimo da Provincia do Rio de Janeiro			180:000:000
Conta de pessoal (vencimentos de Dezembro a pagar em Janeiro)			577:910:691
Administração Central (idem idem do Almoxarifado idem idem)			4 300:152
Obras novas de alongamento e Ramais			1.139:910:116
Credores diversos			60 161:038
Valores depositados			91 708:867
Thesouro Nacional			7.192 122:038
Franças			749:602
Estrada de Ferro D. Pedro II, c/c do capital			26.856.247:269
Compagnie des Fonderies et Forges de Terre-Noire, Le Veuillo et Bessèges			77 454:531
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro			61 238:058
" " " do Herondo a Areas			35 145:700
" " " União Mineira			160 355:340
" " " União Valenciana			30 818:443
" " do Carris-Urbanos			1 295:185
F. R. de Oliveira			69:650:544
Kennedy & Tudor			18 700:726
José Pereira da Rocha Paranhos			3 582:800
Sociedade do Jockey Club			6 333:300
Hypothecações			869:981
Empreza do Ramal do Rio Preto			37 903:160
José Maria de Araujo			14:180
Estação do Arsenal de Guerra			10 578:950
Contracto de exame da escripturação concernente de Dezembro a pagar em Janeiro			2 275:142
Société anonyme des Actionnes d'Anjieur			13 871:702
Imposto da Provincia de Minas Geraes			493:162
Lucros e perdas	Saldo de 1879	45.198 019:217	
	Lucros em 1880	5.919 808:086	51.037 827:303
Reis			88.697.001:849

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda-livros.

B. 3.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração da conta de lucros e perdas em 31 de Dezembro de 1880

RECEITA		DESPEZA	
Rendimento da estrada.....	11.250:520$730	Custeio da estrada.....	5.372:412$081
Renda de proprios.....	37.605$300	Reclamações.....	2:991$867
Indemnizações.....	8:319$126		
Multas de empregados.....	10:962$522		5.375:403$948
Renda eventual.....	7:804$356	Saldo.....	5.939:808$086
	Rs. 11.315:212$034		Rs. 11.315:212$034

S. E. ou O.— Socção do Contabilidade (2.ª Sub-secção,) 28 de Fovereiro de 1881.—*Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme* guarda-livros.

B 4. — E. F. D. PEDRO II. — Balanço da Receita e Despeza da Estrada em trafego no anno de 1880

RECEITA

Rendimento do trafego	Em Janeiro	792 772 000	
	Fevereiro	734 582 650	
	Março	816 457 400	
	Abril	767 603 150	
	Maio	777 560 140	
	Junho	732 806 000	
	Julho	1 069 879 830	
	Agosto	1 324 309 810	
	Setembro	1 533 979 090	
	Outubro	1 247 560 250	
	Novembro	1 252 465 010	
	Dezembro	1 205 [illegible]	12.172 003 170
Eventuaes	Renda pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	516 [illegible]	
	Idem idem á Companhia E. de F. de Resende a Arêas	41 [illegible]	
	Idem idem á Companhia E. de F. União Mineira	3[illegible]	
	Idem idem á Companhia E. de F. Curto Valle Grande	70 [illegible]	
	Idem idem á Companhia E. de F. d'Oeste de Minas	8 [illegible]	
	Idem idem á Empreza do Ramal do Rio Preto	6 [illegible]	
	Idem idem á Empreza E. C. Geral de Santa Cruz a Itaguahy	[illegible]	
	Importancia de fretes e commissões cobradas por conta de José Pereira da Rocha Paranhos	26 [illegible]	
	Idem de transporte a domicilio pertencente á Companhia de Carris Urbanos	8 072 310	
	Idem das 4 corridas em dias de corridas, pertencente á sociedade Jockey Club	2 408 400	
	Idem das taxas de transportes (Decreto n. 7353 de 13 de Dezembro de 1879)	223 [illegible]	928 [illegible]
			11.230 [illegible]
Rendas arrecadadas pela Thesouraria			59 [illegible]
		Réis..	11.309 [illegible]

DESPEZA

Custeio da estrada	Em Janeiro	397 [illegible]	
	Fevereiro	387 [illegible]	
	Março	457 [illegible]	
	Abril	451 [illegible]	
	Maio	446 [illegible]	
	Junho	435 [illegible]	
	Julho	494 [illegible]	
	Agosto	473 [illegible]	
	Setembro	477 [illegible]	
	Outubro	458 [illegible]	
	Novembro	451 [illegible]	
	Dezembro	410 [illegible]	5.372.412,084
Saldo			5 937 [illegible]
		Réis..	11.309 [illegible]

DESENVOLVIMENTO

Passagens		2 654 779$550	
Menos: Pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	129 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. de Resende a Arêas	425,700		
Idem á Companhia E. de F. União Mineira	40 446 900		
Idem á Companhia E. de F. União Valenciana	7 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. d'Oeste de Minas	58,000		
Idem á Sociedade Jockey Club	2 408 400		
Taxa de transportes	223 [illegible]	372 [illegible]	2.281 [illegible]
Fretes		9 403 [illegible]	
Menos: Pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	382 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. de Resende a Arêas	44 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. União Mineira	45 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. União Valenciana	62 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. d'Oeste de Minas	8 [illegible]		
Idem á Empreza do Ramal do Rio Preto	6 [illegible]		
Idem á Empreza E. C. de Santa Cruz a Itaguahy	[illegible]		
Idem á Companhia de Carris Urbanos	8.072 310		
Frete arrecadado por conta de José Pereira da Rocha Paranhos	20 [illegible]	541 [illegible]	8.858 [illegible]
Armazenagens			16 [illegible]
Multas			4 [illegible]
Telegrapho		54 [illegible]	
Menos: Pertencente á companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	3 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. de Resende a Arêas	79 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. União Mineira	258 [illegible]		
Idem á Companhia E. de F. d'Oeste de Minas	34,000	4 335 320	47:308$740
Rendas diversas		414 [illegible]	
Menos: Pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	298 [illegible]		
Commissão cobrada por conta de Paranhos	6 [illegible]	6 304 560	404 [illegible]
		Réis..	11 309 [illegible]

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central	87 [illegible]	13 [illegible]	100 [illegible]
Trafego	1 465 [illegible]	113 [illegible]	1.578 [illegible]
Locomoção	692 [illegible]	909 [illegible]	1.601 [illegible]
Via permanente	1.362 [illegible]	865 [illegible]	2 227 [illegible]
Telegrapho	95 [illegible]	53 [illegible]	148 [illegible]
Commissão de exame	15 [illegible]	[illegible]	15 [illegible]
Réis..	3.447 [illegible]	1.956 [illegible]	5.372 [illegible]

Rendimento de 1879		11 163 [illegible]	Custeio em 1879	4.766 [illegible]
Idem de 1880		11.309 [illegible]	Idem em 1880	5.372 [illegible]
Differença para mais em 1880	Réis..	146 [illegible]	Differença para mais em 1880	Réis.. 606 [illegible]

Differença para mais na Receita de 1880 ..... 146 [illegible]
Idem para mais na Despeza de 1880 ..... 606 [illegible]
Differença para menos no saldo de 1880 ..... Réis.. 459 [illegible]

Não estão incluidas neste balanço as verbas de receita a annullar por ter sido a respectiva importancia annullada nas competentes verbas de despeza.

S. E. ou O. Secção de Contabilidade (2.ª Subsecção), 28 de Fevereiro de 1881. — *Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, Guarda-livros.

B. 5.—Synopse da Receita e Despeza effectiva (no Rio de Janeiro e no Estrangeiro) da E. F. D. Pedro II durante o exercicio de 1879 a 1880

RECEITA

Ordinaria:			
Rendimento da Estrada pertencente a Pedro II	10 185 247$239		
Idem idem a debito do Governo geral, provincias e contribuição do prolongamento	121 797$700	10 307 044$939	
Renda de proprios		32 211$799	
Sello e direitos sobre nomeações de empregados	3 635$116		
Imposto sobre nomeações cobrado em virtude do art. 18 n. 5 da Lei n. 2970 de 31 de Outubro de 1879	27 956$912		
Taxa de transporte cobrada em virtude da Lei n. 2505 de 13 de Novembro de 1879	108 026$000	139 618$828	10 480 924$616
Extraordinaria:			
Multas por infracção do Regulamento	1 383$500		
Idem idem de contractos	1 000$000		
Idem de empregados	10 881$544	13 664$044	
Sobras existentes pela venda de oleo de mamona		19 691$101	33 355$145
			10 514 279$761
Depositos:			
Importancia a pagar pelos saldos das receitas Companhia e Empreza, a saber			
Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	250 321$710		
» » » do Recreio a Ardar	109 703$340		
» » » Uniao Mineira	301 566$330		
» » » Uniao Valenciana	46 621$820		
» Uniao A Industria	140 165$083		
» de Carris Urbanos	6 943$180		
Empreza do Ramal do Rio Preto	10 267$510	856 594$103	
Preço e commissões de gado, pertencente a José Pereira da Rocha Paranhos		28 615$880	
Direitos a entregar á Alfandega da Côrte, recebidos de O. C. Dames		157$051	
Differença de repartições a entregar á agencia da Côrte		28$000	
Imposto da Provincia do Minas Geraes a entregar á Thesouraria da mesma Provincia		165$510	
Juros de 13 apolices da divida publica do valor nominal de 1:000$000 cada uma, que foram transferidas para esta Estrada, pelo coronel recebedor Raphael A. de Oliveira Barros		650$000	
Alcance de diversos empregados desta Estrada, recebido de fiadores, a entregar á agencia da Côrte		155$962	
Recebido de João Antonio de Moraes, como donativo para a construcção da escola das Officinas de Engenho de Dentro		1:000$000	
Importancia de vencimentos de pessoal a pagar		31 119$756	920 937$266
Operações de credito:			
Importancia paga pela Delegacia do Thesouro em Londres, por conta do credito ordinario, por combustivel e material diverso		365:113$271	
Supplemento recebido do exercicio de 1880 a 1881		148 377$904	513 491$279
		Rs....	11 848 717$038

DESPEZA

Effectiva:			
(Por conta do credito ordinario)			
Pessoal da Administração Central		135 347$532	
» do Trafego		1 066 580$185	
» da Locomoção		898 641$632	
» da Via Permanente		1 160 617$580	
» do Telegrapho		93 213$788	3.668.:421$916
Material diverso para consumo comprado no Rio de Janeiro		912 319$515	
Idem idem idem comprado no estrangeiro:			
Combustivel	£ 25 d £ 31.531, 1,9	306 971$001	
Trilhos e pertenças	» » 2.807, 3,0	25 681$222	
Machinismo, e machinas ferramentas	» » 3 613, 4,9	32 135$147	
Inspecção	» » 16,10,7	321$705	365 113$271	1.277.335$216
Despezas diversas: Frotes, e descargas, corretos, reclamações, publicações e despezas miudas				183 885$558
				5.329 438$690
(Por conta do credito especial concedido pelo art. 7.º § unico da Lei n. 2792 de 20 de Outubro de 1877, combinado com a Lei n. 2970 de 31 de Outubro de 1879)			
Estação Maritima da Gamboa:			
Por obras feitas nesta Estação — Pessoal		211 699$351	
Material		250 761$705	
		182 161$056	
Desapropriação		5 000$000	687:461$056
Depositos:			
Importancia paga pelos saldos das receitas Companhia e Empreza, a saber			
Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	250 321.710		
» » » Recreio a Ardar	109:703$340		
» » » União Mineira	301 566$330		
» » » União Valenciana	46 621$820		
» União A Industria	140 165$083		
» de Carris Urbanos	6.943$180		
Empreza do Ramal do Rio Preto	10 267$510	856.591$403	
Preço por frotes e commissões de gado, pertencente a João Pereira da Rocha Paranhos		28 615$880	
Importancia paga por vencimento de pessoal		36.247$077	921:454$362
Operações de credito:			
Dinheiro remettido ao Thesouro Nacional por conta da renda geral da Estrada		3.500:000$000	
Supplemento feito ao exercicio de 1878 a 1879	1.231:303$273		
Idem feito em virtude dos Avisos do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ns. 5 e 31 de 5 de Janeiro e 29 de Maio de 1879	251:219$857	1 186 545$130	
Importancia a debito do Governo geral, Provincial e construcção do prolongamento		143 791$700	5 110.336$830
		Rs....	11.848.717$038

S. E. ou O. — Secção de Contabilidade (2.ª Sub-secção) em 28 de Fevereiro de 1881.

Joaquim Augusto de Macedo Paes Leme, guarda-livros.

B 6.—E. F. D. PEDRO II.—Capital empregado em 31 de dezembro de 1880

Na linha em trafego:			
Custo da Estrada:			
1.ª Secção	.....	7.697:217$085	
2.ª Dita	.....	13.395:294$278	
3.ª Dita	.....	4.638:160$396	
4.ª Dita	.....	11.845:736$849	
5.ª Dita (até Barbacena)	.....	12.307:475$494	
Ramal de S. Paulo	.....	10.243:155$108	
Ramal de Porto Novo do Cunha	.....	5.294:708$878	
Ramal de Macacos	.....	61:695$557	
Ramal de Santa Cruz	.....	1.030:503$393	
Ramal do Paty do Alferes	.....	11:678$770	
			66.585:625$808
Estações	.....	.....	8.022:794$388
Officinas de S. Diogo	.....	.....	1.194:116$437
Officinas do Engonho de Dentro	.....	.....	1.416:103$625
Depositos de machinas na linha	.....	.....	98:263$247
Trem rodante	.....	.....	8.068:516$162
Mobilia	.....	.....	98:239$495
Machinas d'imprimir, utensilios e apparelhos das Estações	.....	.....	93:279$592
Instrumentos e livros d'engenharia	.....	.....	1:440$993
Proprios diversos	.....	.....	200:600$590
Animaes	.....	.....	180$000
			85.779:160$337
Material em ser:			
Deposito Central, existencia neste deposito:			
Trilhos e accessorios para Via Permanente	197:507$640		
Carvão	43:914$412		
Coke	6:056$740		
Material diverso	68:682$685		
		316:171$477	
Carvão em viagem	10:522$445		
Artigos diversos, idem	330$200		
Trilhos, idem	6:600$332		
		17:452$977	
		333:624$454	
Existencia nos depositos filiaes, a saber:			
Depositos da Via Permanente:			
Trilhos e accessorios	66:137$375		
Dormentes	247:681$501		
Material diverso	335:596$141		
		649:415$017	
Depositos da Locomoção:			
Coke	3:327$107		
Carvão	245:548$001		
Material diverso	436:572$080		
		685:447$188	
Depositos do trafego, material diverso	.....	36:811$108	
Depositos do Telegrapho, dito telegraphico	.....	54:405$415	
			1.749:703$182
		Rs.....	87.528:863$519

S. E. ou O.—Secção de Contabilidade (2ª Subsecção), 28 de fevereiro de 1881.—*Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*—Guarda-livros.

B 7.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração da despeza effectiva da Estrada de Ferro D. Pedro II por conta do credito ordinario, desde o exercicio de 1866—1867 até o de 1879—1880, e dos creditos votados pela Assembléa geral legislativa para a mesma despeza.

Exercicio do 1866—1867		
Credito especial concedido pelo Decreto n. 3728 de 7 de Novembro de 1866		2.604:416$563
Despeza feita		2.368:380$747
Excesso de credito		236:035$816
Exercicio de 1867—1868		
Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 de Setembro de 1867 e Decreto n. 4286 de 10 de Dezembro de 1868		2.097:752$334
Despeza feita		2.249:246$027
Excesso de despeza		151:493$693
Exercicio de 1868—1869		
Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 Setembro de 1867 e Decreto n. 4442 de 24 de Dezembro de 1869		2.589:651$270
Despeza feita		2.936:214$961
Excesso de despeza		346:563$691
Exercicio de 1869—1870		
Credito votado pelas Leis nˢ. 1507, 1587, 1750, de 26 de Setembro de 1867, 28 de Junho e 20 de Outubro de 1869 e Decreto n. 4659 de 29 de Dezembro de 1870		2.000:000$000
Decreto n. 4474 de 14 de Fevereiro de 1870 (extraordinario)		2.407:220$467
Decreto n. 4609 de 15 de Outubro (extraordinario)		925:827$650
		5.333:048$117
Despeza feita		5.010:251$082
Excesso de credito		322:797$035
Exercicio de 1870—1871		
Credito votado pelas Leis ns. 1764 e 1836 de 28 de Junho e 27 de Setembro de 1870 e Decreto n. 4849 de 18 de Dezembro de 1871		2.034:050$000
Decreto n. 4608 de 15 de Setembro de 1870 (extraordinario)		3.365:950$000
		5.400:000$000
Despeza feita		5.400:000$000
A despeza total neste exercicio foi de		7.809:390$220
Deduziu-se :		
Importancia despendida por conta do credito da Lei n. 1953 de 17 de Junho de 1871 (prolongamento)		2.409:390$220
		5.400:000$000
Exercicio de 1871—1872		
Credito votado pela Lei n. 1836 de 27 de Setembro de 1870 § 7.º e Decreto n. 5021 de 20 de Julho de 1872		2.034:050$000
Despeza effectiva no Rio Janeiro	4.679:889$729	
Em Londres	617:396$522	5.297:286$251
Excesso de despeza		3.263:236$251
Exercicio de 1872-1873		
Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.181:704$100	
Em Londres	939:802$115	5.121:506$215
Excesso de despeza		1.212:692$215

Exercicio de 1873—1874		
Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873 e Decreto n. 5610 de 25 de Abril de 1874		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.760:285$685	
Em Londres	918:589$220	4.678:874$905
Excesso de despeza		770:060$905
Exercicio de 1874—1875		
Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.860:521$873	
Em Londres	313:997$297	4.174:519$170
Excesso de despeza		265:705$170
Exercicio de 1875—1876		
Credito votado pela Lei n. 2640 de 22 de Setembro de 1875		4.500:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.318:357$011	
Em Londres	529:924$220	4.848:281$231
Excesso de despeza		348:281$231
Exercicio de 1876—1877		
Crdito votado pela Lei n. 2670 de 20 de Outubro de 1875		4.500:000$000
Despeza effetiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.677:049$514
Excesso de despeza		1.177:049$514
Exercicio de 1877—1878		
Credito votado pela Lei n. 2670 de 20 de Outubro de 1875		4.500:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.110:967$069
Excesso de despeza		610:967$069
Exercicio de 1878—1879 (*)		
Credito votado pela Lei n. 2792 de 20 de Outubro 1877		4.500:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.452:332$570
Excesso de despeza		952:332$570
Exercicio de 1879—1880 (*)		
Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 de Outubro de 1879		5.370:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.329:458$790
Saldo		40:541$210

(*) Estes exercicios ainda não estão liquidados no Thesouro Nacional

Secção de Contabilidade (2.ª *Sub-secção*), 28 de Fevereiro de 1881.—*Jacintho Augusto de MacedoPaes Leme*.—Guarda Livros.

B 8.—E. F. D. PEDRO II.—Comparação da receita e despezas nos exercicios de 1866—1867 a 1879 — 1880, e indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego nos mesmos exercicios

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	ESTENSÃO MEDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MEDIAS DA RECEITA E DESPEZA POR KILOM. EM TRAFEGO
1866—1867			
Receita	2.090:005$652	145.304 k	14:383$675
Despeza effectiva	2.368:380$747		16:299$487
Deficit	278:375$095		
Relação da despeza para a receita	113.32 %		
1867—1868			
Receita	2.609:687$387	197.631 k	13:204$848
Despeza effectiva	2.249:246$027		11:381$038
Saldo	360:441$360		
Relação da despeza para a receita	86.18 %		
1868—1869			
Receita	3.738:574$630	202.564 k	18:456$263
Despeza effectiva	2.936:214$961		14:495$245
Saldo	802:359$669		
Relação da despeza para a receita	78.53 %		
1869—1870			
Receita	4.007:360$928	221.506 k	22:595$348
Despeza effectiva	5.010:251$082		22:612$905
Deficit	1.002:890$154		
Relação da despeza para a receita	125.02 %		
1870—1871			
Receita	5.247:813$923	237.550 k	22:091$407
Despeza effectiva	5.400:000$000		22:732$506
Deficit	152:186$077		
Relação da despeza para a receita	109.90 %		
1871—1872			
Receita	4.911:927$020	304.585 k	16:126$621
Despeza effectiva	5.297:286$251		17:391$815
Deficit	385.359$231		
Relação da despeza para a receita	107.84 %		
1872—1873			
Receita	6.848:362$570	239.580 k	20:167$155
Despeza effectiva	5.121:506$215		15:081$884
Saldo	1.726:856:355		
Relação da despeza para a receita	74.78 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MEDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MEDIAS DA RECEITA E DESPEZA POR KILOM. EM TRAFEGO
1873—1874			
Receita	6 213:6225078	374.817 k	16:5775748
Despeza effectiva	4.678 8745905		12:4835091
Saldo	1.534.7475173		
Relação da despeza para a receita	75.30 %		
1874—1875			
Receita	8.438.4285989	419.644 k	20:1085541
Despeza effectiva	4.174:519 170		9:9475763
Saldo	4.263:9095819		
Relação da despeza para a receita	49 47 %		
1875—1876			
Receita	7.969:0885135	478.666 k	16:6485536
Despesa effectiva	4.848.28 5231		10:1285735
Saldo	3.120:8065904		
Relação da despeza para a reiceita	6 183 %		
1876—1877			
Receita	8.554:75 5218	521.898 k	16:3915622
Despeza effectiva	5.677:0495514		10:8775699
Saldo	2.877 7 55704		
Relação da despeza para a receita	66 36 %		
1877—1878 (*)			
Receita	9.153·3425304	560.919 k	16:3185474
Despeza effectiva	5 110:9075069		9:1115773
Saldo	4.042:3755235		
Relação da despeza para a receita	55.83 %		
1878—1879 (*)			
Receita	10.880:9595097	621.752 k	17:5005481
Despeza effectiva	5.452:3325570		8:7695304
Saldo	5.428:6265527		
Relação da despeza para a receita	50.10 %		
1879—1880			
Receita	10.414:2885093	641.053 k	16:2465297
Despeza effectiva	5.329:4585790		8:3135609
Saldo	5.084.8295303		
Relação da despeza para receita	51.17 %		

(*) Estes exercicios ainda não estão liquidados no Thesouro Nacional.

Secção de Contabilidade, (2.ª *Sub-secção,*) 28 de Fevereiro de 1881.—*Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, Guarda-Livros.

B. 9. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1880

ESTAÇÕES	PASSAGENS Classes 1.ª	PASSAGENS Classes 2.ª	PASSAGENS Total	PASSAGENS Producto	ENCOMMENDAS Kilos	ENCOMMENDAS Producto	BAGAGENS Kilos	BAGAGENS Producto	ANIMAES Quantidade	ANIMAES Producto	CARROS Quantidade	CARROS Producto	MERCADORIAS Kilogrammas Café	MERCADORIAS Kilogrammas Diversos	MERCADORIAS Kilogrammas Total	MERCADORIAS Producto	RENDAS DIVERSAS	ARMAZENAGENS	TELEGRAPHO	MULTAS	PRODUCTO GERAL
Côrte	252.307	674.538	926.845	838:929$160	2.017.130	120.534$160	262.673	31.097$080	3.034	10.435$500	186	5:682$520	.....	104.207.173	104.207.173	3.066:307$010	16:902$010	6:813$770	8:610$800	305$600	4.105:637$860
Gambôa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12.038.121	12.038.121	136:820$360	20.385$346	1:444$800	.....	.....	158:570$906
Barra do Pirahy	10.631	32.750	43.334	111:356$040	137.730	3:457$600	85.181	6:298$720	160	1.747$800	16	216$000	4.968.629	2.367.216	7.335.845	111:568$800	900$000	718$180	2:125$350	120$000	237:018$896
1.ª Classe. Entre-Rios	9.913	9.913	26.023	58:457$800	81.392	1:655$800	35.292	1:540$760	622	1.447$800	50	540$000	815.070	748.076	1.563.146	31:859$600	2.213$200	215$700	984$100	700$000	88:877$000
Porto Novo do Cunha	11.357	14.887	26.274	101:387$920	97.767	4.642$920	71.251	6.963$420	616	2.594$700	49	3.003$210	30.098.217	2.115.233	32.213.519	1.268.647$120	764$000	1.035$510	1:916$000	255$000	1.417:796$991
Cachoeira	4.438	10.082	15.520	46.861$600	175.381	3.455$000	17.394	1.324$500	8.587	17.093$980	1	225$000	1.806.695	1.441.932	3.248.527	123:740$580	805$000	265$000	1:218$000	25$000	195.311$460
S. Thiago	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8.947.384	8.947.384	85:556$280	1:390$080	1:323$080	.....	.....	88:270$440
Engenho Novo	63.562	229.347	293.800	43.837$160	7.063	231$000	3.591	2.024$500	216	238$000	.....	.....	6.248	298.337	304.585	1.703$280	491$200	125$000	121$000	300$000	48.491$020
Cascadura	44.884	108.721	416.608	43.043$020	939.520	3.523$200	88.916	2.355$300	715	899$800	2	12$000	8.643	2.411.175	2.124.118	3.490$520	197$200	166$170	185$800	200$000	55.870$990
2.ª Classe. Belém	2.314	10.153	12.774	49.906$000	145.546	1.839$600	18.784	316$780	305	512$200	3	336$000	831.677	1.055.061	1.886.738	21.558$700	104$000	164$160	350$000	900$000	47.875$920
Deodoro	4.116	6.909	11.025	27.210$000	50.037	1.187$000	12.312	535$200	4.235	4.723$500	4	81$000	659.017	180.815	839.832	17.920$000	432$000	.....	733$200	.....	50.906$180
Rio Novo	765	3.010	3.775	7.906$000	20.571	285$000	2.509	164$320	181	670$000	15	270$000	4.591.176	938.201	5.529.641	229.567$000	252$000	272$180	197$200	.....	229.984$500
Rezende	8.776	19.172	28.216	62.989$500	100.288	2.505$100	43.003	2.208$500	3.108	5.151$100	2	126$000	2.634.102	191.844	3.115.916	94.848$160	495$200	159$120	1:370$000	550$000	108.628$020
Sapopemba	1.775	8.925	10.680	8.343$500	37.410	415$000	2.651	714$000	221	139$000	3	36$160	.....	130.016	130.016	388$000	.....	5$00	112$000	.....	9.504$200
Marechal Hermes	3.621	18.418	22.039	29.724$000	247.971	2.175$020	11.626	2.965$500	380	507$000	2	15$000	37.520	3.301.998	3.019.518	21.056$300	965$000	6$000	644$000	60$000	55.713$820
Quedmados	4.918	9.949	14.867	45.275$400	163.824	1.431$120	6.987	1.158$510	253	420$000	2	18$000	73.546	2.377.166	2.451.006	98.785$920	395$000	65$000	208$000	20$000	50.947$550
Rodrigo	2.037	7.408	9.445	13.091$700	50.037	895$000	6.045	279$600	193	124$000	4	33$000	970.156	4.528.554	5.488.710	51.313$000	55$700	863$720	420$000	150$000	60.740$220
Sant'Anna	3.757	10.090	13.847	29.123$100	93.184	1.491$100	11.819	476$000	165	512$000	6	72$000	2.418.210	1.713.528	4.162.008	52.611$100	240$000	408$000	634$000	20$000	76.032$800
Commercio	5.293	7.167	11.373	26.431$000	44.905	1.522$200	51.593	2.028$900	201	71.620$000	9	135$000	5.110.068	251.811	5.361.879	139.213$100	600$000	665$000	572$200	250$000	170.892$500
Iriri	3.655	7.175	11.843	21.466$600	33.670	1.240$000	25.451	936$000	238	918$700	3	45$120	3.681.479	366.903	4.048.382	142.486$760	85$000	429$700	182$000	.....	137.644$024
Paraiba do Sul	11.571	18.521	29.849	57.662$100	85.895	2.167$200	61.824	2.212$120	300	515$600	7	63$260	2.847.174	465.647	3.312.129	96.933$110	2.198$000	186$000	1.565$000	500$000	161.816$010
Serraria	3.824	6.954	10.778	23.112$200	11.030	512$000	22.725	1.214$540	57	222$000	1	16$000	5.913.149	696.014	6.609.163	70.534$200	390$700	28$000	627$000	.....	98.817$630
Parahyuna	4.627	7.324	11.951	28.425$400	37.079	1.575$000	15.306	933$000	143	291$600	12	136$000	1.664.257	202.163	1.870.412	64.033$000	67$000	119$740	164$000	.....	97.274$140
Malhada Perdosa	2.452	4.249	6.701	12.101$000	24.111	704$000	18.051	438$000	126	247$000	4	103$120	835.717	17.533	944.250	37.895$220	85$000	.....	290$000	.....	51.028$360
3.ª Classe. João Gomes	1.455	6.341	7.016	15.745$400	78.812	5.124$000	10.011	480$000	172	485$000	2	19$000	238.605	1.612.268	1.900.962	42.935$000	160$000	152$820	274$200	5$000	63.558$360
Sitio	2.595	8.030	10.625	11.767$000	28.039	1.223$700	21.765	2.912$820	221	1.101$100	12	33$000	21.034	294.152	1.016.856	21.127$020	214$700	1.056$000	504$100	45$000	69.619$120
Barbacena	2.718	6.191	8.936	39.240$000	23.783	1.591$000	25.351	2.839$400	192	1.020$700	6	135$000	.....	591.734	591.734	13.012$100	250$000	951$120	752$000	5$000	59.475$320
Chiador	3.107	5.897	9.004	18.601$300	35.586	1.045$200	5.947	215$700	211	115$000	1	68$000	2.615.657	1.158.116	3.813.773	99.648$500	105$000	304$500	135$000	15$000	121.853$100
Sapucaia	6.103	8.410	14.741	27.336$000	76.712	1.636$000	47.248	903$000	213	506$000	2	46$000	3.473.072	353.851	3.826.923	133.017$600	112$000	177$000	846$000	.....	166.736$400
Vargem Alegre	2.518	4.181	6.729	13.519$000	40.397	1.375$600	8.922	306$400	161	297$700	2	17$000	2.491.056	60.176	2.551.232	50.131$000	625$400	22$800	469$600	255$000	69.296$920
Vinhedo	4.628	4.272	8.900	10.635$800	31.084	799$200	6.326	270$160	172	457$000	5	135$000	1.246.116	224.084	1.470.995	42.119$000	50$000	71$000	232$100	5$000	44.737$310
Volta Redonda	2.535	7.351	11.886	11.242$200	51.113	937$000	11.022	1.215$000	214	617$000	1	3$000	2.132.097	328.297	2.460.394	57.535$200	33$000	793$500	377$000	.....	71.957$000
Barra Mansa	9.170	18.952	28.122	61.049$600	131.083	3.520$000	35.509	2.535$500	3.086	7.995$200	10	915$200	3.735.678	4.40.496	4.185.174	108.184$120	2.307$000	495$000	1:091$700	30$000	184.199$570
Divisa	3.971	10.116	14.20	23.362$800	67.176	1.635$700	11.478	761$400	126	1.719$000	1	33$000	3.215.918	4.017.296	7.232.214	125.116$120	9$000	223$900	487$800	57$000	151.131$400
Campo Bello	3.076	6.946	9.980	9.535$200	40.022	953$100	3.700	165$000	125	128$000	1	33$000	888.218	171.422	1.061.641	31.256$000	8$000	13$500	353$000	40$000	96.918$800
Itatiaya	1.575	4.076	5.669	8.811$000	22.103	387$000	3.738	212$800	3.251	19.105$200	.....	.....	1.795.832	341.512	2.258.271	78.783$720	3.160$000	1$000	1.132$100	20$000	116.135$800
Boa-Vista	3.529	7.903	11.420	27.403$400	140.812	3.294$000	15.245	1.431$080	3.022	5.264$540	2	21$600	383.370	2.849.066	3.232.036	77.358$120	121$000	86$780	729$600	15$000	116.135$800
Boa do Horizonte	2.602	3.016	5.618	61.604$020	278.256	52.331$120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	178$000	93$000	7:413$100	.....	121.565$240
S. Francisco Xavier	22.266	66.800	89.066	37.260$120	6.218	259$000	5.117	772$000	93	331$600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7$500	25$000	101$000	335$000	38.795$160
Rio do Peixe	18.884	66.177	87.018	30.060$200	5.937	137$100	616	95$000	91	33$000	.....	.....	.....	12.000	47.000	123$000	130$000	14$700	503$000	.....	21.178$000
Meaferuego	2.295	11.842	14.340	13.613$120	70.050	855$000	9.611	242$720	89	54$000	1	63$000	.....	526.491	526.491	16.655$800	4$000	6$000	149$000	.....	16.107$800
Campo Grande	1.592	10.629	12.221	15.216$800	299.504	2.470$100	3.914	122$100	253	213$000	.....	.....	3.600	1.581.232	1.584.832	7.452$600	9$200	112$700	97$000	25$000	23.438$100
Santa Cruz	2.853	12.620	15.473	25.705$700	351.885	5.661$400	36.155	601$000	314	811$200	1	45$000	214.201	678.041	892.242	8.122$600	415$000	181$560	221$000	.....	42.225$000
Macacos	1.003	4.117	5.120	8.010$100	47.268	788$000	4.364	484$000	73	95$000	3	305$200	308.022	1.601.190	2.413.212	13.621$220	110$000	.....	254$000	.....	21.137$300
Oiticica	194	2.361	2.555	1.726$000	16.815	129$000	50	6$200	19	42$000	.....	.....	6.977	520.526	526.503	3.367$100	5$000	8$000	33$000	45$000	4.480$120
Serra	187	2.186	2.353	1.820$000	7.212	175$000	200	5$300	4	2$000	.....	.....	22.580	11.400	33.980	462$000	1$000	55$000	67$000	.....	2.547$120
Palmeiras	1.312	2.819	4.131	6.842$200	18.845	410$000	5.307	225$000	24	13$000	.....	.....	1.242	1.062.668	1.066.910	8.918$100	88$200	1$600	314$000	.....	16.894$120
Mendes	2.321	6.540	8.861	10.367$800	37.108	968$000	3.801	173$000	91	157$000	20	192$000	960.188	148.541	1.108.729	20.770$100	96$000	23$000	315$000	.....	33.068$000
Vassouras	1.038	3.845	4.883	6.423$400	29.233	735$000	6.002	306$000	71	164$000	.....	.....	988.022	1.089.998	2.078.020	28.807$600	15$000	17$000	232$000	15$000	36.705$600
Conceição	5.162	1.123	11.618	22.125$200	51.054	1.403$000	25.903	1.333$120	121	324$000	22	143$700	761.090	1.872.661	2.372.211	23.909$010	91$000	213$000	682$000	400$000	60.075$200
Cachoeira	524	775	1.299	2.406$100	6.502	248$000	1.108	87$120	9	11$000	1	3$300	598.852	15.809	615.326	15.815$200	61$000	14$000	63$000	3$000	18.520$500
Carmo	555	1.162	1.857	3.119$000	5.203	218$000	2.169	92$000	55	123$000	.....	.....	50.691	51.735	102.426	1.695$120	4$000	26$700	81$000	15$000	5.148$000
Espirito Santo	2.561	4.375	7.136	15.275$400	16.661	633$200	7.228	432$100	92	243$200	4	4$700	1.143.008	106.847	1.319.855	58.411$010	105$000	264$300	415$700	.....	75.860$510
Cachoeira	524	775	1.299	2.406$100	6.502	248$000	1.108	87$120	9	11$000	1	3$300	598.852	16.167

B 10.— E. F. D. PEDRO II.—Demonstração das receitas por mezes no anno de 1880, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas.

MEZES	VIAJANTES — INTERIOR — 1.ª CLASSE	INTERIOR — 2.ª CLASSE	INTERIOR — TOTAL	INTERIOR — PRODUCTO	SUBURBIOS — 1.ª CLASSE	SUBURBIOS — 2.ª CLASSE	SUBURBIOS — TOTAL	SUBURBIOS — PRODUCTO	TOTAL — 1.ª CLASSE	TOTAL — 2.ª CLASSE	TOTAL — TOTAL	TOTAL — PRODUCTO
Janeiro	15.100	79.176,5	94.176,5	162.213$600	29.525	101.370	129.897	21.167$800	52.521	180.546,5	233.067,5	183.381$400
Fevereiro	17.879	11.167,5	29.347,5	110.313$670	27.059	92.522	119.581	19.539$300	44.938	103.689,5	148.627,5	129.852$970
Março	22.176	55.014	77.529	111.951$060	27.971	98.188	126.159	20.816$600	50.147	153.202	203.688	132.767$660
Abril	21.317	59.192	81.539	146.657$300	23.855	92.128	117.983	19.279$700	50.242	151.320	201.562	165.936$000
Maio	27.438,5	98.604	126.819,5	173.562$600	31.911	130.016	165.927	21.195$300	59.069,5	199.617	261.716,5	195.957$900
Junho	24.362,5	59.830	85.192,5	169.888$900	36.002	96.512	132.519	22.424$700	60.364,5	156.376	217.515,5	191.963$600
Total do 1.º semestre	132.593	363.501	495.094	917.831$800	181.353	561.336	742.689	123.413$800	314.334	924.837	1.239.171	1.003.245$600
Julho	31.864	61.761,5	93.625,5	190.031$710	33.878	97.901	131.779	21.995$300	65.742	159.662,5	225.404,5	212.027$010
Agosto	28.413,5	61.012	89.161,5	186.265$950	36.867	106.171	143.038	21.250$600	65.280,5	167.183	232.199,5	207.516$550
Setembro	21.764	56.135	81.496	158.721$110	33.598	97.993	131.591	21.281$300	55.362	154.128	213.887	201.003$410
Outubro	26.236	59.896,5	86.132,5	181.632$850	33.252	100.566	133.788	21.918$800	61.508	160.462,5	221.970,5	203.551$650
Novembro	25.732	57.812	83.544	166.211$110	31.159	95.366	126.191	21.671$000	60.860	153.208	214.068	188.882$110
Dezembro	19.471	56.592	76.063	179.831$700	36.866	105.966	142.832	23.170$800	61.337	162.558	223.895	201.002$500
Total do 2.º semestre	156.232,5	352.573	508.805,5	1.064.741$10	211.668	605.953	817.621	133.906$900	371.107,5	958.526	1.329.626,5	1.218.651$100
Total do anno de 1880	288.125,5	716.074	1.004.798,5	2.022.572$910	393.021	1.167.289	1.560.310	259.319$700	685.441,5	1.883.182	2.569.443,5	2.221.897$610
Total do anno de 1879	246.601	582.999	829.600	2.025.468$150	618.319	1.015.956	1.634.275	299.621$100	864.920	1.598.955	2.463.875	2.325.089$250
Differença (para mais / para menos) em 1880	41.524,5	133.075	175.198,5	.....	.....	151.333	.....	.....	.....	284.227	105.568,5	.....
	.....	.....	.....	42.889$240	225.358	.....	51.035	40.303$600	179.519,5	.....	.....	95.191$340

MEZES	BAGAGENS — KILOS	BAGAGENS — PRODUCTO	ENCOMMENDAS — KILOS	ENCOMMENDAS — PRODUCTO	ANIMAES — QUANTIDADE	ANIMAES — PRODUCTO	CARROS — QUANTIDADE	CARROS — PRODUCTO	MERCADORIAS — KILOGRAMMAS — CAFÉ	MERCADORIAS — KILOGRAMMAS — DIVERSOS	MERCADORIAS — KILOGRAMMAS — TOTAL	MERCADORIAS — PRODUCTO
Janeiro	114.297	8.784$200	163.919	17.702$570	1.234	6.173$000	30	555$000	5.232.615	11.612.061	19.844.736	187.851$700
Fevereiro	124.903	9.100$210	715.052	15.066$420	2.512	5.605$110	27	612$000	1.685.755	11.501.013	18.191.868	141.329$120
Março	112.429	9.565$700	152.117	18.553$100	3.184	7.980$600	18	770$300	2.911.741	11.999.033	22.901.716	223.843$500
Abril	145.103	10.649$600	623.750	19.011$450	2.519	5.700$600	16	805$000	5.918.455	16.001.037	21.919.201	172.342$700
Maio	119.228	10.778$710	584.010	19.213$000	3.721	7.122$850	43	719$500	4.216.158	11.896.185	20.112.613	163.012$120
Junho	132.553	9.664$170	538.585	17.516$320	3.000	6.937$200	61	1.515$120	1.967.738	11.132.061	19.099.799	150.131$010
Total do 1.º semestre	817.121	58.810$500	3.157.815	109.113$860	22.500	39.019$730	244	5.091$500	33.980.046	88.158.977	122.178.993	2.870.500$060
Julho	135.801	10.205$110	573.788	18.128$730	1.881	8.181$800	31	471$000	11.570.885	16.890.142	28.461.027	726.195$800
Agosto	121.306	10.114$210	692.119	20.221$900	1.130	7.805$720	40	819$410	12.445.107	16.461.016	28.844.151	957.900$520
Setembro	108.881	9.015$960	178.542	21.295$210	1.500	7.951$410	20	1.012$500	22.860.176	17.450.329	40.330.505	1.107.069$820
Outubro	126.899	9.501$960	612.431	20.192$910	3.019	8.136$820	24	980$600	17.530.501	17.022.136	34.553.215	881.160$790
Novembro	101.869	8.768$110	639.555	19.585$510	1.253	8.150$500	12	378$600	19.829.410	15.607.116	35.137.984	961.709$700
Dezembro	112.506	8.916$600	698.250	20.163$250	1.597	8.305$900	31	801$800	16.352.157	16.766.908	33.119.065	813.311$800
Total do 2.º semestre	713.362	56.916$310	3.791.935	120.117$530	21.876	48.578$900	258	5.703$810	105.190.171	100.121.657	205.311.948	5.516.287$900
Total do anno de 1880	1.530.483	115.726$810	7.518.583	211.595$900	46.376	87.598$630	502	10.795$310	139.170.190	188.282.634	328.053.154	8.386.788$110
Total do anno de 1879	1.323.659	100.891$850	6.844.296	199.117$670	39.340	94.803$120	539	11.101$270	151.309.898	169.655.797	320.965.695	8.287.467$610
Differença (para mais / para menos) em 1880	207.121	5.862$960	674.181	33.118$230	6.836	.....	.....	.....	.....	18.926.867	7.187.459	112.620$500
	.....	.....	.....	.....	.....	1.205$490	37	1.695$960	11.839.108	.....	.....	.....

MEZES	RENDAS DIVERSAS	ARMAZENAGENS	TELEGRAPHO	MULTAS	PRODUCTO GERAL
Janeiro	1.314$710	1.615$710	3.067$000	415$000	719.780$530
Fevereiro	2.354$250	1.069$181	3.135$600	221$000	613.629$230
Março	1.807$150	1.513$910	3.805$000	116$000	763.015$840
Abril	735$140	1.029$120	4.033$900	208$000	699.114$030
Maio	3.783$200	968$380	4.125$610	72$000	707.817$800
Junho	5.115$761	1.207$660	4.051$600	113$000	668.230$760
Total do 1.º semestre	17.072$110	7.504$580	22.538$110	845$000	4.193.000$390
Julho	5.929$180	1.216$730	4.192$100	965$000	987.197$130
Agosto	8.817$810	1.138$130	4.057$100	138$000	1.230.858$510
Setembro	3.713$100	1.598$030	4.116$950	71$000	1.377.993$060
Outubro	6.210$000	1.101$710	4.106$850	51$000	1.137.406$070
Novembro	2.205$660	1.196$920	3.998$860	79$000	1.203.267$100
Dezembro	6.051$780	1.016$760	3.243$750	110$000	1.174.888$290
Total do 2.º semestre	33.013$190	8.818$210	21.770$630	514$000	7.037.589$110
Total do anno de 1880	50.105$310	16.319$790	43.308$740	1.359$000	11.230.589$500
Total do anno de 1879	51.309.898	169.655.797	350.965.695	8.287.467$610	11.105.723$590
Differença (para mais / para menos) em 1880	21.820$500	7.101$200	11.513$050	.....	124.866$910
	.....	.....	.....	182$100	

Secção de Contabilidade, 1.ª sub-secção, 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

B. II. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1880

MEZES	CORTE				S. CHRISTOVÃO				S. FRANCISCO XAVIER				RIACHUELO			
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
Janeiro	13.750	43.791	57.541	9.353$000	816	3.876	4.692	765$000	1.276	6.092	7.368	911$000	1.842	7.257	9.119	1.132$000
Fevereiro	12.188	41.878	54.066	8.671$000	671	3.435	4.106	666$000	1.310	5.167	6.507	847$000	1.168	6.701	8.150	988$000
Março	12.913	42.848	55.761	9.100$000	761	3.819	4.581	743$000	1.130	5.384	6.516	836$000	1.598	7.284	8.882	1.074$000
Abril	11.863	39.215	51.078	8.119$000	659	3.618	4.277	693$000	1.431	5.257	6.688	873$000	1.530	6.577	8.127	992$000
Maio	15.941	41.342	57.283	9.738$000	816	4.241	5.057	816$000	2.074	5.725	7.799	1.062$000	1.881	6.581	8.518	1.091$000
Junho	16.724	42.100	58.820	9.550$000	700	3.818	4.518	738$000	2.075	5.436	7.511	990$000	2.493	6.551	8.215	1.118$000
1.º semestre de 1880	81.672	232.780	336.152	55.003$000	4.439	21.827	27.316	4.521$000	9.617	33.670	43.287	5.882$000	10.515	41.341	51.856	6.168$000
Julho	17.513	43.261	58.774	9.577$000	780	3.675	4.455	912$000	2.312	5.211	7.523	1.063$000	2.056	7.117	9.193	1.135$000
Agosto	17.081	43.341	60.101	10.339$000	806	4.072	4.878	767$000	1.999	5.516	7.515	1.018$000	2.332	7.818	10.150	1.276$000
Setembro	15.319	43.115	58.434	9.600$000	713	3.519	4.232	701$000	1.890	5.268	7.158	1.175$000	3.012	7.304	9.186	1.175$000
Outubro	16.100	41.741	57.841	9.818$000	834	3.847	4.681	741$000	1.861	5.250	7.111	970$000	2.139	7.175	9.262	1.170$000
Novembro	16.100	42.287	58.635	9.627$000	779	3.993	4.772	793$000	1.721	4.983	6.700	900$000	2.330	6.760	9.090	1.135$000
Dezembro	17.351	46.865	64.219	10.430$000	836	4.574	5.410	824$000	1.114	3.451	4.565	745$000	2.227	7.304	9.531	1.310$000
2.º semestre de 1880	98.486	265.911	360.107	59.391$000	4.717	23.827	28.544	4.701$000	11.697	31.713	43.410	6.917$000	13.238	43.536	56.774	7.473$000
Total — anno de 1880	181.858	498.691	702.259	111.179$000	9.156	45.654	55.860	9.413$000	21.335	64.113	85.731	12.800$000	23.753	84.850	108.633	13.582$000
Total — anno de 1879	299.613	438.102	737.413	120.558$000	7.237	31.968	39.205	6.692$000	11.116	38.331	49.447	7.320$000	21.433	61.111	91.816	12.537$000
Em 1881 — para mais	..	59.589	.....	.....	1.999	12.686	14.685	2.437$000	..	6.009	...	..	..	23.157	11.198	1.061$000
Em 1881 — para menos	107.185	.....	21.586	16.080$000	.....	.....	.....	.....	26.078	.....	12.999	12.756$000	5.660	..	..	.....

MEZES	ENGENHO NOVO				TODOS OS SANTOS				ENGENHO DE DENTRO				PIEDADE			
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
Janeiro	1.188	17.631	21.819	2.038$000	2.569	6.000	8.619	1.077$000	1.121	5.182	6.643	1.129$000	661	2.374	3.035	615$000
Fevereiro	1.644	16.140	19.784	2.376$000	2.315	5.967	8.282	1.825$000	1.164	4.915	6.079	1.248$000	563	2.117	2.710	568$000
Março	3.987	17.284	21.271	2.591$000	2.187	6.651	8.838	1.860$000	1.531	5.231	6.768	1.351$000	501	2.267	2.768	587$000
Abril	3.756	16.354	20.125	2.183$000	2.112	5.884	7.996	1.566$000	1.156	4.840	6.136	1.246$000	475	2.213	2.688	540$000
Maio	5.281	18.378	23.659	2.919$000	2.010	5.917	8.927	1.961$000	1.670	5.121	6.990	1.405$000	621	2.562	3.183	619$000
Junho	5.289	17.362	22.651	2.803$000	2.936	5.731	8.667	1.940$000	1.574	4.793	6.368	1.299$000	745	2.571	3.316	642$000
1.º semestre de 1880	26.112	103.200	129.312	15.830$000	13.185	36.022	49.207	11.230$000	9.017	30.211	39.228	7.934$000	3.571	11.425	14.697	3.670$000
Julho	2.595	19.639	22.812	2.816$000	2.595	5.120	8.015	1.812$000	1.185	4.810	5.995	1.265$000	582	2.545	3.127	599$000
Agosto	2.911	20.133	23.650	2.165$000	2.911	5.624	8.543	1.938$000	1.511	5.188	6.699	1.113$000	714	2.592	3.306	701$000
Setembro	3.012	18.391	21.416	2.881$000	2.290	5.250	7.540	1.731$000	1.122	4.911	6.033	1.298$000	651	2.378	3.029	335$000
Outubro	3.671	18.911	24.585	1.669$000	2.560	5.115	7.675	1.801$000	1.150	5.008	6.158	1.188$000	725	2.329	3.035	556$000
Novembro	3.904	18.051	23.955	3.037$000	2.655	5.211	7.866	1.570$000	1.361	5.339	6.800	1.135$000	316	1.042	1.358	303$000
Dezembro	3.101	20.615	26.819	1.375$000	2.521	6.057	8.578	1.914$000	1.611	6.061	7.672	1.557$000	851	2.715	3.566	757$000
2.º semestre de 1880	18.295	115.488	137.236	15.570$000	15.267	31.014	46.281	11.067$000	8.985	31.420	40.405	8.065$000	3.851	13.511	17.256	3.327$000
Total — anno de 1880	44.407	218.688	266.547	31.400$000	30.452	63.035	93.487	22.297$000	18.002	61.631	79.633	16.199$000	7.113	27.564	31.953	7.000$000
Total — anno de 1879	52.760	187.575	240.335	36.855$000	53.941	50.261	104.171	21.566$000	24.717	56.207	80.924	18.079$000	12.962	21.906	37.078	8.189$000
Em 1881 — para mais	.....	28.913	....	.....	.....	18.774	.....	.....	.....	1.766	.....	.....	.....	2.599	.....	.....
Em 1881 — para menos	32.901	..	32.901	2.631$000	21.254	.....	1.187	2.191$000	8.915	.....	1.180	1.873$000	5.547	.....	2.945	1.411$000

MEZES	CASCADURA				TOTAL GERAL			
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
Janeiro	2.966	8.150	11.116	2.163$000	23.527	104.370	127.897	21.165$000
Fevereiro	3.163	7.152	10.317	2.379$000	17.059	92.522	119.581	19.599$000
Março	3.067	8.208	11.275	2.391$000	27.954	98.588	126.542	20.816$000
Abril	2.639	7.501	10.133	2.315$000	23.855	93.128	117.983	19.379$000
Maio	3.672	8.366	12.038	2.688$000	31.911	100.996	132.907	22.305$000
Junho	3.584	8.145	11.229	2.737$000	36.007	96.512	132.519	22.125$000
1.º semestre de 1880	19.091	48.143	67.318	15.151$000	181.153	581.316	762.469	125.111$000
Julho	3.330	8.331	11.661	2.688$000	37.878	97.901	135.779	21.989$000
Agosto	3.984	7.904	11.886	2.146$000	36.867	106.134	143.038	23.270$000
Setembro	3.318	7.372	10.112	2.562$000	35.303	97.983	131.691	21.251$000
Outubro	4.813	7.857	11.691	2.391$000	35.227	104.566	135.793	21.918$000
Novembro	4.514	7.666	11.210	2.645$000	35.128	95.566	130.191	21.672$000
Dezembro	3.520	8.127	11.647	2.694$000	36.865	105.966	141.831	23.710$000
2.º semestre de 1880	21.684	47.557	69.241	15.695$000	211.668	605.931	817.621	137.906$000
Total — anno de 1880	40.775	95.699	136.589	30.846$000	391.021	1.187.297	1.580.320	263.318$000
Total — anno de 1879	59.668	101.250	160.918	37.665$000	618.129	1.013.956	1.631.355	299.621$000
Em 1881 — para mais	.....	.....	.....	.....	.....	171.323		
Em 1881 — para menos	13.571	10.758	24.329	6.812$000	215.358	.....	54.035	40.305$000

BAGAGEM DA TARIFA ESPECIAL

PROCEDENCIA	VOLUMES	PRODUCTO
Côrte	10.164	12.080$000
S. Christovão	3.304	645$000
S. Francisco Xavier	2.892	577$000
Riachuelo	2.586	515$000
Engenho Novo	5.080	1.016$000
Todos os Santos	3.502	665$000
Engenho de Dentro	3.319	743$000
Piedade	1.482	296$000
Cascadura	9.331	1.816$000
Somma	72.160	18.352$000

ESTÃO INCLUIDAS NESTE MOVIMENTO GERAL AS PASSAGENS ABAIXO

IDA E VOLTA	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
Ida e volta — De serviço	17.802	35.711	53.516	14.661$000
Ida e volta — Corridas entre Côrte e S. Francisco Xavier	16.731	9.290	26.021	11.285$000
Ida e volta — Entre Côrte e Cascadura e intermedias	21.902	.....	21.902	7.426$000
	56.635	44.501	101.439	33.372$000

Secção de contabilidade, 1.ª subsecção, 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

B 12.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, carros, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro D. Pedro II para a E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada.

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS		TELEGRAMMAS	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL
	1.ª classe	2.ª classe	TOTAL	PRODUCTO	KILOS	PRODUCTO	KILOS	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO			
Janeiro	411	1.[illegible]	1.621	11.[illegible]	5.219	[illegible]	21.[illegible]	1.[illegible]	21	[illegible]	3	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15.[illegible]
Fevereiro	502	810	1.312	9.[illegible]	6.[illegible]	[illegible]	19.[illegible]	2.[illegible]	11	[illegible]	2	[illegible]	1.[illegible]	31.[illegible]	[illegible]	[illegible]	31.[illegible]
Março	615	801	1.416	10.[illegible]	7.[illegible]	[illegible]	20.[illegible]	2.[illegible]	8	[illegible]	2	[illegible]	1.[illegible]	31.[illegible]	[illegible]	[illegible]	36.[illegible]
Abril	174	810	1.[illegible]	8.[illegible]	6.[illegible]	[illegible]	21.[illegible]	2.[illegible]	8	[illegible]	1	[illegible]	1.[illegible]	27.[illegible]	[illegible]	[illegible]	39.[illegible]
Maio	419	899	1.318	8.[illegible]	3.[illegible]	[illegible]	17.[illegible]	1.[illegible]	11	[illegible]	2	[illegible]	1.[illegible]	25.[illegible]	[illegible]	[illegible]	16.[illegible]
Junho	399	999	1.398	9.[illegible]	3.[illegible]	[illegible]	16.[illegible]	[illegible]	2	[illegible]	2	[illegible]	1.196.121	26.[illegible]	[illegible]	[illegible]	38.[illegible]
1.º Semestre de 1880	2.871	5.319	8.190	58.[illegible]	30.499	3.161.[illegible]	122.[illegible]	12.[illegible]	71	[illegible]	21	[illegible]	8.[illegible]	182.[illegible]	1.618.[illegible]	...	291.[illegible]
Julho	[illegible]	1.052	1.525	10.[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	18.162	2.[illegible]	10	[illegible]	2	[illegible]	1.110.[illegible]	31.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Agosto	562	1.[illegible]	1.[illegible]	9.[illegible]	6.[illegible]	[illegible]	21.[illegible]	2.[illegible]	21	[illegible]	1	[illegible]	1.131.128	31.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Setembro	615	1.[illegible]	1.[illegible]	13.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	21.[illegible]	2.[illegible]	13	[illegible]	5	[illegible]	1.316.252	25.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Outubro	623	1.[illegible]	1.[illegible]	12.[illegible]	6.[illegible]	[illegible]	21.[illegible]	2.[illegible]	15	[illegible]	4	[illegible]	1.335.588	26.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Novembro	633	1.[illegible]	1.732	12.[illegible]	6.[illegible]	[illegible]	20.[illegible]	2.[illegible]	11	[illegible]	.....	.....	1.241.[illegible]	26.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dezembro	671	991	1.[illegible]	11.[illegible]	7.[illegible]	[illegible]	20.[illegible]	2.[illegible]	15	[illegible]	2	[illegible]	1.[illegible]	18.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2.º Semestre de 1880	3.719	6.331	9.9[illegible]	101.[illegible]	35.795	3.019.[illegible]	112.[illegible]	13.[illegible]	122	1.133.[illegible]	19	[illegible]	7.774.621	169.612.[illegible]	7.325.[illegible]	798.[illegible]	211.[illegible]
Totaes 1.º anno de 1880	6.190	11.856	18.310	159.[illegible]	65.291	7.196.[illegible]	[illegible]	26.[illegible]	193	1.301.160	10	9193.[illegible]	16.[illegible]	315.614.[illegible]	3.913.[illegible]	[illegible]	514.[illegible]
Idem do 1.º de 1879	6.453	12.[illegible]	18.863	126.[illegible]	72.418	8.[illegible]	107.361	16.[illegible]	203	1.[illegible]	28	1901.160	10.[illegible]	173.[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	331.[illegible]
Differença em 1880 para mais	16	..	..	1.[illegible]	...	...	88.168	10.[illegible]	.....	.....	12	12.160	6.[illegible]	132.196.[illegible]	1.913.[illegible]	.....	181.[illegible]
Idem para menos	..	537	117	.....	5.821	1.129.[illegible]	.....	.....	7	116.160	.....	..	..	..	.....	1.[illegible]	

ESTRADA DE FERRO S. PAULO E RIO DE JANEIRO.—Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens e encommendas, animaes, carros, mercadorias, etc., da E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro para a E. F. D. Pedro II no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada.

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS E ENCOMMENDAS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS				TELEGRAMMAS	PRODUCTO GERAL
	1.ª classe	2.ª classe	TOTAL	PRODUCTO	KILOS	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	KILOGRAMMAS CAFÉ	KILOGRAMMAS DIVERSOS	KILOGRAMMAS TOTAL	PRODUCTO		
Janeiro	419	478	967	7.[illegible]	9.[illegible]	1.021.[illegible]	[illegible]	116.[illegible]	2	92.[illegible]	805.[illegible]	201.[illegible]	1.007.[illegible]	41.[illegible]	[illegible]	53.[illegible]
Fevereiro	341	113	[illegible]	5.[illegible]	10.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	1	36.[illegible]	462.[illegible]	114.[illegible]	[illegible]	21.[illegible]	[illegible]	39.[illegible]
Março	355	377	732	5.[illegible]	9.[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	.....	.....	892.[illegible]	478.[illegible]	1.[illegible]	19.[illegible]	[illegible]	59.[illegible]
Abril	459.5	511.5	971	6.[illegible]	11.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	2	81.[illegible]	839.[illegible]	219.[illegible]	1.132.[illegible]	17.[illegible]	[illegible]	17.[illegible]
Maio	575.5	614.5	1.191	8.[illegible]	13.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	1	29.[illegible]	873.[illegible]	274.[illegible]	1.116.[illegible]	48.[illegible]	[illegible]	70.[illegible]
Junho	716.5	585.5	1.302	10.[illegible]	12.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	4	167.[illegible]	680.[illegible]	176.[illegible]	857.[illegible]	32.[illegible]	[illegible]	46.[illegible]
1.º Semestre de 1880	2.966.5	2.284.5	5.250	43.[illegible]	65.[illegible]	7.273.[illegible]	3.782	8.081.[illegible]	10	105.[illegible]	4.630.[illegible]	1.365.640	6.[illegible]	217.131.[illegible]	1.880.[illegible]	305.[illegible]
Julho	1.190	511.5	1.161.5	15.978.[illegible]	15.[illegible]	1.[illegible]	1.[illegible]	2.581.[illegible]	2	131.[illegible]	525.811	119.61	645.459	26.485.[illegible]	[illegible]	17.[illegible]
Agosto	632.5	511	1.[illegible]	9.[illegible]	9.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	776.[illegible]	1	36.[illegible]	[illegible]	221.914	1.[illegible]	59.[illegible]	[illegible]	[illegible]
Setembro	551.5	574.5	1.133	8.[illegible]	11.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	3	92.[illegible]	1.[illegible]	177.6.[illegible]	2.[illegible]	55.[illegible]	[illegible]	[illegible]
Outubro	570	640	1.210	8.[illegible]	10.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	3	120.[illegible]	1.[illegible]	290.911	1.[illegible]	60.[illegible]	[illegible]	[illegible]
Novembro	577.5	561	1.144.5	7.[illegible]	10.[illegible]	1.[illegible]	817	1.[illegible]	1	36.[illegible]	1.[illegible]	267.[illegible]	1.[illegible]	90.[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dezembro	561	548.5	1.041.5	7.[illegible]	11.[illegible]	1.[illegible]	916	1.[illegible]	1	45.[illegible]	2.030.654	243.5.[illegible]	2.[illegible]	91.625.[illegible]	[illegible]	[illegible]
2.º Semestre de 1880	3.964.5	3.721.5	7.687	56.[illegible]	68.[illegible]	8.[illegible]	5.226	10.531.[illegible]	11	190.[illegible]	8.833.916	1.751.822	10.[illegible]	341.312.[illegible]	1.618.[illegible]	491.[illegible]
Totaes do 1.º anno de 1880	6.[illegible]	6.005	13.177	101.[illegible]	133.[illegible]	15.[illegible]	9.008	18.616.[illegible]	21	[illegible]	11.171.[illegible]	2.816.162	16.[illegible]	661.311.[illegible]	[illegible]	500.[illegible]
Idem do 1.º de 1879	6.365	6.386.5	13.151.5	109.[illegible]	131.[illegible]	15.[illegible]	9.185	17.[illegible]	15	[illegible]	11.108.215	2.646.[illegible]	16.[illegible]	683.[illegible]	[illegible]	821.[illegible]
Differença em 1880 para mais	175	217.5	325.5	3.[illegible]	1.[illegible]	.....	.....	1.[illegible]	9	[illegible]	.....	159.165	.....	.....	[illegible]	[illegible]
Idem para menos	..	....	.....	.....	...	[illegible]	177	.....	.....	.....	[illegible]	..	543.151	24.[illegible]	.....	22.[illegible]

Secção de contabilidade, 1.ª subdivisão, 25 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Joaquim José de Oliveira Braga.*

B 13.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da E. F. D. Pedro II para a Estrada de Ferro de Rezende a Aróas no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS		TELEGRAMMAS	PRODUCTO GERAL
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	KILOS	PRODUCTO	KILOS	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO		
Janeiro	18	20	38	[illegible]	278	10,160	728	31,880	3	1,610	.....	.....	81,403	1 016,960	9,000	1 151,530
Fevereiro	13	11	24	33,700	196	4,510	1 136	57,720	.....	.....	.....	.....	100,109	983,780	3,600	1 162,980
Março	12	11	23	11,100	69	3,190	444	17,820	.....	.....	.....	.....	61,081	882,960	6,000	952,860
Abril	15	11	26	51,600	115	5,280	153	16,720	3	18,810	.....	.....	97,379	1 114,910	6,000	1 235,530
Maio	5	10	15	11,800	68	[illegible]	713	21,120	1	5,280	.....	.....	86,223	970,110	2,000	1 011,760
Junho	21	11	32	48,700	260	7,840	220	23,980	.....	.....	.....	.....	80,788	1 079,310	11,500	1 172,290
1.º semestre de 1880	82	79	161	214,900	938	31,310	4,193	157,940	7	21,900	.....	.....	519,790	6 112,380	50,100	6 590,520
Julho	7	20	27	33,100	61	2,610	156	18,810	.....	.....	.....	.....	96,125	1 118,900	10,900	1 183,150
Agosto	13	18	31	60,500	363	7,310	1,237	54,620	1	1,610	.....	.....	72,719	1 120,110	[illegible]	1 243,100
Setembro	9	8	19	17,900	115	1,100	574	26,750	.....	.....	.....	.....	156,781	1 318,100	[illegible]	1 379,350
Outubro	6	4	10	21,150	13	1,120	1,091	10,200	.....	.....	.....	.....	107,051	1 318,520	5,500	1 357,800
Novembro	7	11	18	31,900	221	1,520	601	15,900	1	5,280	.....	.....	107,600	1 062,560	2,900	1 107,210
Dezembro	18	9	27	52,900	511	19,220	317	23,310	3	9,900	.....	.....	104,302	1 217,600	1,000	1 313,500
2.º semestre de 1880	50	70	120	217,300	1,621	19,310	4,588	155,600	5	16,810	.....	.....	616,611	7 115,810	21,500	7 953,560
Totaes: anno de 1880	132	149	280	431,700	2,559	50,620	8,781	313,540	11	38,700	.....	.....	1,135,431	13 228,190	72,600	14 543,080
Totaes: anno de 1879	209	273	482	501,600	2,221	57,540	11,083	305,510	11	25,180	9	29,700	1,101,872	12 607,500	30,500	13 731,570
Differença em 1880 para mais	.....	.....	.....	.....	336	21,820	.....	.....	.....	6,420	.....	.....	128,302	980,690	42,000	812,560
Differença em 1880 para menos	67	126	193	169,900	.....	.....	2,302	19,700	.....	.....	2	27,900	.....	.....	.....	.....

ESTRADA DE FERRO DE REZENDE A ARÈAS.—Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro de Rezende a Aréas para a E. F. D. Pedro II no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		MERCADORIAS				TELEGRAMMAS	PRODUCTO GERAL
											KILOGRAMMAS			PRODUCTO		
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	KILOS	PRODUCTOS	KILOS	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL			
Janeiro	7	14	21	73,500	71	[illegible]	92	[illegible]	1	[illegible]	89,639	917	90,556	[illegible]	[illegible]	3,011,610
Fevereiro	10	12	22	[illegible]	56	1,[illegible]	117	[illegible]	1	[illegible]	[illegible]	302	67,127	[illegible]	[illegible]	2,906,910
Março	11	9	20	41,510	70	[illegible]	310	21,[illegible]	.....	.....	[illegible]	169	91,116	[illegible]	[illegible]	3,151,200
Abril	[illegible]	[illegible]	56	[illegible]	310	31,[illegible]	158	[illegible]	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	88,353	[illegible]	[illegible]	3,027,[illegible]
Maio	11	20	31	[illegible]	300	[illegible]	174	[illegible]	.....	.....	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2,[illegible]
Junho	10	27	37	[illegible]	311	11,900	165	9,[illegible]	.....	.....	111,[illegible]	361	111,[illegible]	[illegible]	[illegible]	3,[illegible]
1.º semestre de 1880	102	117	228	[illegible]	1,177	[illegible]	1,[illegible]	93,510	1	7,[illegible]	518,[illegible]	6,511	515,307	17,[illegible]	[illegible]	17,879,210
Julho	22	40	62	[illegible]	302	22,580	663	26,[illegible]	2	2,536	188,183	1,[illegible]	189,183	[illegible]	[illegible]	6,[illegible]
Agosto	6	22	28	[illegible]	38	7,[illegible]	601	35,[illegible]	.....	.....	181,[illegible]	881	181,180	[illegible]	[illegible]	6,113,250
Setembro	10	19	29	[illegible]	497	[illegible]	35	[illegible]	.....	.....	281,[illegible]	[illegible]	281,858	[illegible]	[illegible]	9,139,800
Outubro	16	21	[illegible]	[illegible]	310	11,380	39	[illegible]	.....	.....	278,[illegible]	1,715	280,[illegible]	[illegible]	[illegible]	8,019,[illegible]
Novembro	13	21	35	[illegible]	573	12,[illegible]	176	[illegible]	.....	.....	[illegible]	1,[illegible]	319,[illegible]	10,367,[illegible]	.....	10,321,[illegible]
Dezembro	4	21	[illegible]	[illegible]	281	[illegible]	112	[illegible]	.....	.....	270,[illegible]	1,218	271,[illegible]	8,8[illegible]	.....	8,8[illegible]
2.º semestre de 1880	72	149	221	[illegible]	2,020	156,150	1,640	138,[illegible]	2	[illegible]	1,179,339	7,009	1,186,348	18,363,[illegible]	17,[illegible]	19,[illegible]
Total: anno de 1880	174	266	449	1,[illegible]	3,197	[illegible]	2,810	[illegible]	6	[illegible]	1,[illegible]	13,[illegible]	2,011,[illegible]	[illegible]	[illegible]	67,161,903
Total: anno de 1879	219	306	525	1,134,[illegible]	3,[illegible]	[illegible]	3,413	[illegible]	7	[illegible]	2,[illegible]	11,[illegible]	2,[illegible]	[illegible]	[illegible]	76,[illegible]
Differenças em 1880 para mais	.....	.....	.....	[illegible]	.....	.....	.....	[illegible]	1	[illegible]	262,130	3,916	263,016	[illegible]	[illegible]	8,[illegible]
Differenças em 1880 para menos	38	40	78	.....	376	[illegible]	603	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

(1) No [illegible] de viajantes está [illegible] da a que se [illegible] 115,890, [illegible] do transito [illegible] pela Companhia de Rezende a Aréas.

Secção de Contabilidade [illegible], 25 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Jovino José de Oliveira Braga.*

B 14. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro D. Pedro II para a Estrada de Ferro União Mineira no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada.

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS		TELEGRAMMAS	TOTAL GERAL
	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	Kilos	Producto	Kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Kilos	Producto		
Janeiro	111	160	271	688$000	518	133$760	2.550	120$960	4	15$200	.....	.....	135.157	2.533$581	6$540	3:144$001
Fevereiro	119	157	276	762$000	1.073	58$000	1.061	101$200	3	13$600	2	2$100	153.895	2.989$110	22$500	3:911$881
Março	118	110	228	553$000	852	36$000	1.876	91$900	1	11$100	.....	.....	127.720	2.102$000	9$000	2:915$011
Abril	161	133	297	742$700	908	28$000	1.522	103$100	6	13$400	.....	.....	153.717	2.858$000	15$000	3:168$120
Maio	183	191	380	865$000	879	27$000	2.561	129$120	2	6$700	.....	.....	200.999	3.995$000	39$000	4:664$180
Junho	121	117	216	532$000	872	52$000	2.415	126$220	1	4$000	.....	.....	195.751	3.011$000	6$000	3:930$661
1º Semestre de 1880	891	874	1.758	4.335$100	4.131	219$160	13.190	672$500	21	63$000	2	2$100	1.029.225	17.088$000	101$000	21:540$510
Julho	140	167	321	838$000	752	44$000	2.579	130$100	6	13$120	.....	.....	206.576	4.112$000	31$000	5:152$160
Agosto	131	231	362	914$000	479	31$500	2.215	127$600	3	8$000	.....	.....	111.135	2.833$000	31$000	5:028$600
Setembro	129	151	271	781$000	575	43$000	3.185	188$000	...	.....	2	2$400	186.022	3:129$000	28$000	4:501$160
Outubro	173	231	407	1.228$000	450	32$000	3.359	215$000	3	6$300	.....	.....	391.181	4.985$000	36$000	6:910$020
Novembro	137	211	378	963$000	698	16$000	3.652	211$000	1	3$000	.....	.....	253.279	5:016$000	27$000	6:236$000
Dezembro	199	223	422	1.239$100	672	49$000	3.683	191$100	1	6$000	.....	.....	231.936	4.332$000	21$000	5:886$100
2º Semestre	1.011	1.215	2.163	6.410$100	3.601	250$000	18.911	1.033$100	11	41$520	2	2$400	1.476.010	25.683$000	183$000	33:551$920
TOTAES (Anno de 1880	1.902	2.089	3.921	(1) 10.745$200	8.036	501$160	32.101	1.705$600	32	104$620	4	4$500	2.505.235	42.771$000	284$000	55:091$560
TOTAES (Anno de 1879	777	911	1.688	3:916$000	3.298	182$220	11.972	561$100	36	48$000	.....	.....	1.003.676	15.891$000	80$000	19:687$320
DIFFERENÇA em 1880 (Para mais	1.030	1.205	2.233	6:829$200	4.806	317$000	20.131	1.139$500	...	57$020	4	4$500	1.501.559	26.878$000	200$000	35.404$240
DIFFERENÇA em 1880 (Para menos)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	?	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

E. F. UNIÃO MINEIRA. — Demonstração e comparação do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro União Mineira para a Estrada de Ferro D. Pedro II, no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada.

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS				TELEGRAMMAS	TOTAL GERAL
													Kilogrammas			Producto		
	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	Kilos	Producto	Kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Café	Diversos	Total			
Janeiro	171	166	337	1.745$000	962	77$520	2.102	95$160	5	45$300	.....	.....	291.977	6.376	301.316	10.682$000	15$000	12.330$000
Fevereiro	149	107	256	1.081$100	1.700	105$100	1.307	61$100	2	4$000	.....	.....	295.531	9.764	305.531	10.529$000	15$000	11.997$100
Março	210	171	381	1.002$000	1.355	75$180	1.543	81$800	11	37$100	.....	.....	439.605	17.121	447.030	16.399$100	15$000	17.931$000
Abril	197	111	309	1.342$000	1.321	110$900	1.946	85$100	6	16$500	.....	.....	215.715	11.347	262.212	9.130$000	19$000	10.742$000
Maio	188	181	371	1.586$000	1.855	105$000	941	63$000	3	33$000	.....	.....	157.358	5.008	162.366	5.727$000	26$000	7.352.200
Junho	138	152	290	1.125$000	1.301	91$000	1.111	67$400	1	10$800	1	10$800	89.478	2.872	91.350	3.217$000	20$000	4.785$000
1º Semestre de 1880	1.053	929	1.977	7.881$100	8.696	565$000	9.476	457$100	28	121$600	1	10$800	1.514.415	53.308	1.599.723	55.913$000	122$000	65.500$400
Julho	265	215	497	2.614$000	1.555	121$600	4.611	116$200	5	31$000	.....	.....	770.917	7.565	778.182	26.126$000	33$000	29.571$000
Agosto	275	162	331	2.153$000	1.281	71$200	2.878	182$000	.....	.....	.....	.....	1.112.125	4.601	1.116.731	32.036$000	25$000	35.190$000
Setembro	156	164	320	1.861$000	200	25$000	2.627	123$000	6	54$000	.....	.....	1.815.351	4.005	1.819.356	61.010$000	50$000	66.189$000
Outubro	179	199	378	1.843$100	1.340	81$220	2.056	168$000	3	21$000	.....	.....	1.101.685	6.079	1.110.754	32.300$000	41$000	35.455$000
Novembro	170	195	365	1.700$000	671	30$000	2.851	130$500	.....	.....	.....	.....	1.384.860	15.780	1.500.640	46.273$000	26$000	47.959$100
Dezembro	186	206	392	1.561$000	527	29$000	4.365	265$500	4	125$000	.....	.....	969.484	42.352	1.011.936	35.000$000	38$000	37.003$500
2º Semestre	1.531	1.151	2.681	11.593$100	5.161	366$000	16.648	1.014$500	18	210$000	.....	.....	7.617.150	79.719	7.726.839	265.218$000	181$000	279.368$600
TOTAES (Anno de 1880	2.251	2.071	4.328	(1) 19.474$200	13.857	931$000	26.124	1.471$600	46	331$600	1	10$800	9.131.565	133.027	9.326.592	322.131$000	303$000	344.868$600
TOTAES (Anno de 1879	1.182	1.325	2.507	9.215$000	3.298	182$220	11.972	561$100	32	77$200	.....	.....	3.563.914	32.791	3.596.705	128.711$000	80$000	139.005$500
DIFFERENÇA em 1880 (Para mais	1.069	749	1.821	10:259$200	10.559	749$000	14.152	910$500	14	254$400	1	10$800	5.567.651	100.236	5.729.887	193.387$000	223$000	205.863$100
DIFFERENÇA em 1880 (Para menos)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

(1) No producto de viajantes está incluida a quantia de 1:725$500, imposto do transito arrecadado pela companhia União Mineira.

Secção de contabilidade, 1ª subrecção, 25 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Jornal José de Oliveira Braga.*

B 15.—E. F. D. PEDRO II—Demonstração do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro D. Pedro II para a Estrada de Ferro União Valenciana no anno de 1880, pertencendo os prodnctos sómente a esta ultima estrada (*)

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS		PRODUCTO GERAL
	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	Kilos	Producto	Kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Kilos	Producto	
Janeiro	14	21	35	203$160	423	14$510	3.194	115$860	3	1$920	.....	.....	201.728	2.758$080	3.097$530
Fevereiro	23	59	82	179$860	524	21$310	4.612	153$910	1	2$700	.....	.....	204.825	2.996$400	3.311$220
Março	101	170	271	563$180	810	35$120	3.823	135$510	1	5$900	.....	.....	257.618	3.217$380	3.973$090
Abril	69	88	157	397$000	496	19$200	3.219	133$630	.....	.....	.....	.....	282.583	3.616$160	4.295$880
Maio	84	110	194	499$660	579	24$320	3.125	129$180	3	8$940	.....	.....	366.834	5.005$110	5.666$660
Junho	96	150	246	581$600	364	15$110	3.120	117$280	1	11$180	1	67$900	410.563	5.010$500	5.800$600
1.º semestre de 1880	511	569	983	2.125$510	3.201	132$570	21.253	785$720	9	130$120	1	65$100	1.726.098	22.657$910	26.106$850
Julho	108	206	314	802$160	645	31$920	5.415	251$280	2	4$500	.....	.....	431.314	6.647$380	7.737$010
Agosto	118	216	330	876$700	4.250	176$050	4.552	193$120	3	30$400	.....	.....	354.165	5.417$600	6.694$950
Setembro	131	172	303	858$140	1.101	53$190	3.883	186$120	.....	.....	1	8$140	386.121	6.293$640	8.197$650
Outubro	133	218	351	930$100	834	37$090	5.334	270$180	1	3$600	.....	.....	396.214	6.525$600	7.824$600
Novembro	115	228	343	845$250	1.375	59$660	4.600	231$580	1	1$080	1	8$110	333.872	5.800$620	8.977$290
Dezembro	135	215	350	918$100	1.286	54$410	8.851	318$160	3	9$880	.....	.....	433.330	6.720$580	8.121$100
2.º semestre de 1880	705	1.315	2.021	5.324$160	6.199	253$380	21.898	1.163$410	13	55$160	2	16$250	2.135.015	37.136$400	44.295$380
Total do anno de 1880	1.117	1.884	3.006	7.753$340	9.203	385$950	51.153	2.336$860	22	185$280	3	225$180	3.458.113	59.794$060	70.397$420

E. F. UNIÃO VALENCIANA.—Demonstração do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro União Valenciana para a Estrada de Ferro D. Pedro II no anno de 1880, pertencendo os productos sómente a esta ultima estrada

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS				PRODUCTO GERAL
													Kilogrammas				
	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	Kilos	Producto	Kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Café	Diversos	Total	Producto	
Janeiro	(**)				1.769	125$520	2.173	93$180					129.220	8.126	137.653	5.356$160	5.573$160
Fevereiro	25	10	67	230$580	660	53$010	1.291	113$270					250.825	13.503	266.315	6.382$580	6.770$260
Março	122	155	277	854$010	445	22$000	6.569	178$120	2	5$500	1	10$400	131.024	13.522	447.546	10.835$160	11.905$190
Abril	131	174	305	951$110	631	41$980	6.843	181$520	1	2$980			396.481	11.233	407.714	9.744$210	10.951$260
Maio	152	165	254	852$920	600	39$780	3.416	111$220	1	2$980			361.393	6.190	367.583	8.961$920	10.012$920
Junho	102	206	308	1.012$600	1.416	94$520	4.165	161$180	2	2$980			261.134	5.800	266.934	6.872$020	8.966$700
1.º semestre de 1880	491	730	1.221	3.900$940	5.521	386$810	28.073	871$410	6	11$740	1	10$400	1.531.083	60.671	1.893.751	46.962$380	55.203$180
Julho	116	217	333	1.288$110	1.367	63$100	3.567	131$570	1	3$100			450.193	49.416	499.609	15.839$710	17.330$810
Agosto	116	229	336	928$880	689	48$520	3.881	191$310	10	105$240			881.576	23.092	912.668	22.215$170	23.537$420
Setembro	95	203	298	951$710	803	53$580	3.148	153$560	6	20$180			1.460.780	35.235	1.496.015	29.402$190	30.287$180
Outubro	101	256	357	1.072$160	974	103$510	1.571	131$280	5	10$720			781.715	32.944	814.693	19.966$610	21.294$910
Novembro	103	217	320	923$260	564	33$520	3.850	105$910					1.001.302	17.282	1.018.584	25.038$300	25.165$920
Dezembro	107	240	347	1.318$940	4.111	78$410	1.597	160$760					756.186	10.941	766.390	19.013$760	20.371$840
2.º semestre de 1880	662	1.312	2.011	(***) 6.477$164	5.183	351$590	21.513	893$596	22	713$840			5.035.053	204.908	5.237.961	127.740$180	135.310$540
Total do anno de 1880	1.153	2.109	3.265	10.138$100	10.704	738$250	51.603	1.765$010	28	865$580	1	10$400	6.566.136	265.579	7.131.715	174.702$560	187.511$720

(*) A Companhia União Valenciana inaugurou o trafego mutuo com a Estrada de Ferro D. Pedro II no mez de Janeiro de 1880.
(**) No mez de Janeiro não foram vendidos bilhetes pela Companhia União Valenciana.
(***) No producto de viajantes está incluida a quantia de 1 018$560, imposto de transito arrecadado pela Companhia União Valenciana.

Secção de Contabilidade, 1.ª sub-Secção, 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Jurmal José de Oliveira Braga.*

B 16. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração do movimento e receita de viajantes bagagens, encommendas, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro D. Pedro II, para a Estrada de Ferro d'Oeste de Minas no anno de 1880, pertencendo os productos somente a esta ultima estrada (*)

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS		TELEGRAMMAS	TOTAL GERAL
	1.a Classe	2.a Classe	Total	Producto	Kilos	Producto	Kilos	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Kilos	Producto		
Novembro.....	.....	1	1	3$000	433	40$620	584	55$460	.....	.....	.....	.....	328.369	4:056$420	16$500	4:172$000
Dezembro.....	5	11	16	55$000	537	51$420	798	76$540	1	3$500	1	12$500	273.611	3:909$200	14$500	4:122$660
Total.....	5	12	17	58$000	970	92$040	1.382	132$000	1	3$500	1	12$500	601.980	7:965$620	31$000	8:294$660

ESTRADA DE FERRO D'OESTE DE MINAS. — Demonstração do movimento e receita de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, etc., da Estrada de Ferro d'Oeste de Minas para a Estrada de Ferro D. Pedro II no anno de 1880, pertencendo os productos somente a esta ultima estrada

MEZES	VIAJANTES				BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		TELEGRAMMAS	MERCADORIAS		TOTAL GERAL
	1.a Classe	2.a Classe	Total	Producto	Kilos	Producto	Kilos	Producto	Numero	Producto		Kilos	Producto	
Novembro.....	.....	.....	.....	.....(**)	58	2$400	94	5$680	1	3$520	8$500	7.265	131$040	151$140
Dezembro.....	.....	.....	.....	.....	1.138	161$900	135	7$040	3	19$640	23$500	47.383	632$740	844$820
Total.....	.....	.....	.....	.....	1.196	164$300	229	12$720	4	23$160	32$000	54.648	763$780	995$960

(*) A Estrada de Ferro d'Oeste inaugurou o trafego no mez de Novembro de 1880.
(**) A Estrada de Ferro d'Oeste não omittiu bilhetes de viajantes directos para a Estrada de Ferro D. Pedro II.

Secção de Contabilidade, 1.a Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

B 17.— E. F. D. PEDRO II.—Demonstração do movimento e receita de encommendas e mercadorias da E. F. D. Pedro II para a Empreza do Ramal do Rio Preto (tracção animada), que começou o trafego mutuo no mez de Junho de 1880, pertencendo os productos sómente á Empreza

MEZES	ENCOMMENDAS		MERCADORIAS		TOTAL GERAL
	KILOS	PRODUCTO	KILOS	PRODUCTO	
Junho	139	8$240	52.769	320$480	328$720
Julho	363	21$800	57.123	452$040	473$840
Agosto	145	8$100	63.908	553$660	561$760
Setembro	249	18$200	116.488	885$840	904$040
Outubro	359	20$800	46.284	392$100	412$900
Novembro	290	19$700	80.683	585$600	605$300
Dezembro	697	30$700	104.752	858$320	889$020
Total do anno de 1880	2.242	127$540	522.007	4:048$040	4:175$580

Da Empreza do Rio Preto para a E. F. D. Pedro II.
(Producto desta ultima)

MEZES	MERCADORIAS		
	CAFÉ	DIVERSOS	PRODUCTO
Junho	168.309	1.681	6:423$040
Julho	509.742	389	19:226$220
Agosto	729.809	899	27:580$700
Setembro	886.956	118	33:494$740
Outubro	595.491	292	22:494$480
Novembro	783.303	1.105	29:627$000
Dezembro	609.502	884	23:049$620
Total do anno de 1880	4.283.112	5.368	161:895$800

Secção de Contabilidade, 1.ª sub-secção, 28 de Fevereiro de 1881.— O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

B 18.— E. F. D. PEDRO II.—Demonstração do movimento e receita de encommendas e mercadorias da E. F. D. Pedro II para a empreza de Carris de Ferro de Santa Cruz a Itaguahy (tracção animada), que começou o trafego mutuo no mez de Novembro de 1880, pertencendo os productos sómente á empreza.

MEZES	ENCOMMENDAS		MERCADÓRIAS		TOTAL
	KILOS	PRODUCTO	KILOS	PRODUCTO	
Novembro	71	3$000	.....	.....	3$000
Dozembro	1.285	49$700	7.141	62$160	111$860
Total	1.356	52$700	7.141	62$160	114$860

De Itaguahy para a E. F. D. Pedro II (Productos da E. F. D. Pedro II)

MEZES	ENCOMMENDAS		MERCADORIAS			TOTAL
	KILOS	PRODUCTO	CAFÉ	DIVERSOS	PRODUCTO	
Novembro	716	33$400	.....	859	9$560	42$960
Dezembro	1.066	38$200	3.055	1.864	45$180	83$380
Total	1.782	71$600	3.055	2.723	54$740	126$340

A Empreza só tom a estação do Itaguahy.
Secção de Contabilidade, 1.ª sub-secção, 28 de Fevereiro do 1881.— O Contador, *Juvenal José d'Oliveira Braga.*

B 19.—E. F. D. PEDRO II.—Estatistica das mercadorias expedidas no anno de 1880

ESTAÇÕES	CAFÉ		FUMO		ALGODÃO EM ROLA		AGUARDENTE		TECIDOS DE FABRICAS DO PAIZ		COUROS, SECCOS OU SALGADOS		QUEIJOS DO PAIZ		TOUCINHO		CEREAES		ASSUCAR		CARNE E PLANTE		SAL		FAZENDAS, FERRAGENS ETC		MACHINAS		CARVÃO MINERAL	CARVÃO VEGETAL		MATERIAES CAL	MATERIAES MADEIRAS		ARTIGOS DIVERSOS MANUFACTURADOS NO PAIZ		DIVERSOS		TOTAL		
	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Kilos	Volumes	Kilos	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Producto
Côrte			511	38.342	2 121	218.962	101	28.540	1 258	83.720	399	6.736	371	6.550	1 220	163.310	338.384	15.082.985	113.036	5 999.871	192 678	6.042.692	582.656	13 107.498	661.153	26 320 717	7 961	590 274	31 768	170	6 960				7 901	530.576	839.264	19.015 274	1 910 237	103 207.573	3.066 307.890
1 ª Classe: Gambôa																																323.241	9.603	315 281	45	1 188	12 216	3.375.634	407.274	12 058 131	136 829.360
Barra de Piraby	82 514	4.968 629	157	4 630			4	172			154	13.276	526	11.231	1.582	35 241	1 655	71.503	19	7.80	13	641	48	730								1 437.601			19	3.985	2 798	1.030.378	90.490	7.335.893	101 568.04
Entre-Rios	41.084	845 070	293	6 137			27	43.120	73	2 376	681	18 487	159	3.180	6	3.916	3.019	212.896	6	346	6	336	3	180	555	59 112						101 202	2 101	122 159	1	66	4	174.099	1.565.110	3 520.000	51 [illegible]
1 ª Classe: Porto Novo do Cunha	501 657	30.028 247	12 998	651 572	35	2.481	491	11.372			1.016	21 163	83	1.534	1 177	97.415	3.629	217.321	271	17.617	11	358			34	1 603	9	3 236	1.000	80	4 000	71 290	4 124	868.192	7	6 674	4 801	141 618	564.563	32.313 510	4.268 617.123
Carangola	30 110	1.806 595	21 638	916.773			13	7.812	40	4 100	75	4.666	2	30	2 116	137.210	3.219	203.995																			2.678	151 296	61.345	3.298.587	123 710.583
S. Diogo																	12	2 165																									
Engenho Novo	106	6 218		1 530			6	2 876									337	17 183			10	510			10 780	510 332	8 901	851 636	2.661.773			4.980 937	444.355	2.661 637	3 116	12.610	1.5.0	185.131	158.915	8.957.790	83 556.200
Cavaburu	113	8 613			66	38.808	570	337 116							16	924	4.052	50.334	1 188	67 971	5	134			46	3.522						149.308	5	253	2	72	2 10	158.305	64	301.755	1 564.291
2 ª Classe: Itabuna	10.864	836 057					879	449.963							213	12 795	8	310	2	120	1	60			5	192	1	60		2 8	5 650	23.413	381 160			1.196	24 167	6 220	1.301.428	26 [illegible]
Itabuna	10.083	657 042	22	8 162					123	3 613	231	12 705	8	310	2	120	1	60							1.027	78 004	1	2 908				39.203	8.110	36.291			19.5	1.846.238	21 336.700	
Benevegenho	26 573	4.591 476	18 186	227.365			173	3 497	3.301	76.858	2 290	166 530	119	21.718	53	3 831	8	313	576	15 181												170.230	V 247	61 178			11 172	579 892	17 970.310	
Rio Novo	51.243	2.634 102	891	24 023			5	1 738			4.968	21 619	304	8 130	1 115	80.868	4.013	91 105	411	7 237	19	950	809	17 329	9	653	1	120				2.1.8			183	8.1 2	12 026	209 607	22 [illegible]	
Ortonde																																					7 588	208 [illegible]	58 291	3 115.916	91 [illegible]
Sapejembá			127	24 720													12	475														1 101					372	51 [illegible]	111	170 016	388 050
Martinhombha	126	37 [illegible]	171	2 127	8	311	14.038	531.629							166	10.713	7 932	359.171	351	27.230	11	3 [illegible]	21	1 493	300	19 091	2	28		59 110	1 583 261	377.170	9	450	166	7 171	5 892	175.173	26.251	3 139 318	27 056.200
Gravatá	4.221	73 510	138	6.360			4 611	1.191.115							211	13 017	8 268	299.438	914	58 641	397	17 516	1	53	7	90	13	2 094		17.311	316 959	601	12 173	2 6 921	3.225	110.076	6 103	21 [illegible]	31.5.0	2 1.0.86	32 7.8.51
Goyamdos	46.000	960 150	4 [illegible]	2 411											41	5 602	1 162	10.248	1	60						210				61 170	963.241	93	3.639			20.6.1	416 248	211 [illegible]	5 188 [illegible]	51.313.601
Rodeio	40 801	2.148 290	57	2 [illegible]			2	60	71	1 533	3	10	192	5 602	1 162	70.151	1 [illegible]	91.892	222	12 351	141	41 036			5	802						13.000	1.080	80			11 271	1 162 065	34 [illegible]	34 613.546
Sant'Anna	85.668	5.410 069	188	2 [illegible]	38	1.139	102	28.115	50	2 639	59	1 523	74	4 592	141	9 801	1 701	91.892	222	12 351	141	41 036			281	15 816	169	10 [illegible]	8 196	1	2	8 173	97	11 125	346	3 116	1 [illegible]	2 [illegible]	39 [illegible]	3 [illegible]	112 [illegible]
Commercio	61.392	3.683 479	29	4 [illegible]			22	20.4.0	31	56	31	56	14	801	2 193	131 649	9	291	1	60					17	9 [illegible]	37	2 250				153 [illegible]	1.888	25 [illegible]			5.576	290 [illegible]	56 [illegible]	3 [illegible]	26 [illegible]
Ilhéos	17 138	2 857 479	170	4 [illegible]			1	16			135	3 134	31	1.296	259	15.769	1.658	31.740	109	8.260	16	861	1	9	183	13 587	10	183				92.328	433	30 [illegible]			10 [illegible]	199 [illegible]	50 [illegible]	3 [illegible]
Parahyba	31 884	4.911 088									20	5 200	1.256	66 [illegible]											25	2 500						291.530	1.651	81 [illegible]			2 [illegible]	65 [illegible]	35.[illegible]	4.8[illegible]	63 [illegible]
Serraria	27 721	1.663 232	136	3 [illegible]			250	6 392	34	1 126	125	8 297	95	5 016					416	1.237												91.580	1.182	12 791			717	37 [illegible]	17.[illegible]	1.[illegible]	37 816.[illegible]
Paraibuna	14 996	891 717	112	4 [illegible]			2	916	14	310	28	1 535														627						1.800					2 [illegible]	241.157	5 [illegible]	1.990.962	14 [illegible]
Mathias Barbosa	11 [illegible]	1.[illegible] 600	1 [illegible]	23 158	320	9 728	143	11 [illegible]	2 [illegible]	3.963	48 258	423.296	12.810	571 754	1 662	84.711	131	6.353	3	160	613	10.505	134	3 291								167.635			11	519	2 6.0	301 825	6 [illegible]	1.[illegible]
João Gomes	107	2 [illegible]	2 [illegible]	83 [illegible]	310	8.625	7	337	146	2 746	2 231	28 881	5 6.2	121 [illegible]	2 299	165 520	4.555	77 210	2 546	93 020			1 141	16 346	96	7.065						210.212			1	2.153	6 130	29 [illegible]	15 641	8 [illegible]	11 [illegible]
Sitio			8 [illegible]	22 [illegible]	134	3.269	11	4 870	50	3.021	2 019	17 011	6.0	17.130	1.2[illegible]	69 [illegible]	1 8[illegible]	39 227	1 [illegible]	32 [illegible]	1.53[illegible]	35 [illegible]	3	1 [illegible]	7	10						291 357	297	222 143	12	21 180	1 [illegible]	96 [illegible]	38 [illegible]	3.811.[illegible]	99 [illegible]
Barbacena	17.092	2.635 637	3 [illegible]	1 [illegible]	4	588	3	1 187					20	3 [illegible]	11	6 [illegible]	103	21.111							6	122						14.110			3	1.119	1.2[illegible]	83.933	56 [illegible]	3.12[illegible]	1[illegible]
Chiador	58.885	3.173 072	410	2 [illegible]			2	1 [illegible]					58	2 781	355	15 [illegible]	5	218							622	31 [illegible]	9	1 [illegible]				4.516	167	9 140			72	1 [illegible]	12 [illegible]	2 331 [illegible]	37 111.[illegible]
Sapucaia	11 567	2.491 166	19	330			30	11.402			13	4.059	19	1 [illegible]	36	1.491	210	9.256	119	7 125	111	3 882	12	8.56	24	2 [illegible]	49	1.000		30	1 [illegible]	16 581	3.2 1	116 [illegible]			2 [illegible]	20 [illegible]	28 [illegible]	1 [illegible]	33 [illegible]
Cangom Alegre	3	216 341	23	5 [illegible]			3	510					1	91	61	4 317	80	5.011			2	150					2	179				34.100	1.414	13 [illegible]			3 [illegible]	150 [illegible]	12 [illegible]	2 [illegible]	37 [illegible]
Vinhoran	35 [illegible]	2.112 [illegible]	33	1 [illegible]			2	3 264			1	741			30	4 616	1.370	92 [illegible]	1	260	1	108			339	18 [illegible]	23	3.125				30.110	1.4[illegible]	15 [illegible]	1 [illegible]	16.913	2 [illegible]	22 [illegible]	1.1[illegible]	31 [illegible]
Jetiba Redonda	62.248	3.736 678	279	16 035			115	7 735	1 [illegible]	21 937					332	19 [illegible]	361	61 [illegible]							47	1 [illegible]	1	748		1 711	12 [illegible]	2.721.751			5	118	6 [illegible]	396 [illegible]	86 [illegible]	7.2[illegible]	131 [illegible]
Rio de Manoel	57 083	3.211.918	4 [illegible]	161 [illegible]	4	130	271	115 [illegible]	9	230	9 9	5 [illegible]	12.2 3	319 66	3 010	283.256	807	45 [illegible]	121	2 [illegible]	2	118	100	2.640	51	1 [illegible]	2	50				114.[illegible]	130	18 [illegible]	216	7 [illegible]	3 [illegible]	107 [illegible]	1 [illegible]	2 [illegible]
Rio Novo	11 [illegible]	888.[illegible]	1 [illegible]	21 [illegible]			4	2 [illegible]			195	3 [illegible]	6	105	1.359	51 531	663	29 [illegible]	71	3 191	7	150			320	8 [illegible]	5	1 [illegible]				31 588	6[illegible]	51 [illegible]	42	1.293	3 [illegible]	107 [illegible]	21 [illegible]	2 [illegible]
Tempo Bello	21.111	1 746 832	3 286	66 [illegible]					13	119	15	253	1.063	235.311	19	2 [illegible]											1	1 [illegible]							66	4.213	1.2[illegible]	252 [illegible]	72 [illegible]	3 [illegible]	77 [illegible]
Bananas	6.371	343 [illegible]	30.531	846 [illegible]									314	7.328	28.256	1 656 [illegible]	1.357	23.[illegible]					51	1 [illegible]	32	1 012																
Rio Vista																																											
Engenho de Dentro					119	85 [illegible]											421	5.992												5 [illegible]	201 [illegible]	1 501	198	21.[illegible]			810	15 [illegible]	877	17 000	42 [illegible]
Belenzinho					613	366 [illegible]			1	56	5	1 932	5	80	103	5 [illegible]	2 214	431 [illegible]	77	3 646	12	20.101	56	1 165	58	8 [illegible]				19.6[illegible]	31 576	86 [illegible]	43 [illegible]	27 [illegible]			1 711	20 8 8	8 667	525.491	1 [illegible]
Campo Grande	61	1 [illegible]	30	[illegible]			3	1 [illegible]				1 732					90	5 [illegible]			1	4.[illegible]								1.601	13.646	32 000	33	2 [illegible]			10.302	1.[illegible]	8.0[illegible]	1.[illegible]	7 [illegible]
Santa Cruz	4.074	2.4.201	19	1 [illegible]			119	58 [illegible]	6.6.9	390.6[illegible]	116	3 [illegible]				2 [illegible]	95	4 [illegible]	73	1 [illegible]										2.163	85 433	156.[illegible]	13.0[illegible]	11 [illegible]	12	1 [illegible]	1 [illegible]	3 220	36.[illegible]	29 889	2 112.[illegible]	31 [illegible]
Macacos	5 133	300.[illegible]					6	3.525							2	101	200	28 [illegible]	212	13 [illegible]										1 [illegible]	13.730	21 000	6.882	212 [illegible]				2 [illegible]	12.6[illegible]	556.803	2 [illegible]
Oiveste	105	6.272	13	240			4	59									126	5 [illegible]																	20	1 1.6	177	3.662	749	3.380	169.[illegible]
Serra	372	22.580	1	15													15	980												31 [illegible]	1.0[illegible]	80	2 [illegible]			31	226			31.991	4.166.[illegible]	8 [illegible]
Palmeiras	372	1 [illegible]	8	18													303	21 [illegible]	193	11.012	4	45			32	4 [illegible]	9	112		6.[illegible]	1[illegible] 620	35 [illegible]	152	10 [illegible]			6.211	350 [illegible]	20 [illegible]	1.[illegible]	20 [illegible]
Mindes	16.[illegible]	984 188	77	2 [illegible]			29	9 [illegible]			237	1 437			161	10 [illegible]	161	10 [illegible]														287 [illegible]					12 [illegible]	707 [illegible]	23 [illegible]	2.[illegible]	28 [illegible]
Vassouras	16.173	988.[illegible]	118	6 [illegible]			23	12 [illegible]							1	210	21	1 100							32	1 [illegible]						57 [illegible]	7 [illegible]	1 8 917			12 [illegible]	1.121.[illegible]	21 [illegible]	2.[illegible]	23 [illegible]
Cantagalo	12.717	763.[illegible]	150	2 [illegible]					1.665	18 [illegible]					1	2 [illegible]	118	7 [illegible]									2	45									367	8 [illegible]	10 [illegible]	61 [illegible]	13 [illegible]
Concordia	9 [illegible]	559 [illegible]													9	5 [illegible]	156	9 [illegible]														2 [illegible]					34	26 [illegible]	1 [illegible]	1.[illegible]	1 [illegible]
Cisal	851	50 691											9	21	13	3 [illegible]	259	17 [illegible]	2	81	1	60	20	58								2 [illegible]			5	5	926	53 864	21 [illegible]	1 [illegible]	58 [illegible]
Espirito Santo	21 067	1.117.008	33	571							13	254	168	13 [illegible]	138	8 [illegible]	138	8 [illegible]			2	140			6	818	28	7.772									568	19.352	46 [illegible]	962 617	39 [illegible]
Cobiçada	11.110	912 515	102	5 [illegible]							16	330	6	225	614	33 [illegible]	614	33 [illegible]							37	1 [illegible]						6.100					1 [illegible]	8 8.0	36 [illegible]	2.[illegible]	53 [illegible]
1 ª Classe: Bella	31.072	4.993 [illegible]	737	17 [illegible]					193	13 [illegible]	5.893	170.[illegible]	3.[illegible] 07	211 [illegible]	1 [illegible]	6 [illegible]	1 [illegible]	6 [illegible]			500	1 [illegible]	1	1 [illegible]	1	55 [illegible]	82	6 [illegible]				77 [illegible]	3 [illegible]	16 [illegible]	553	10.[illegible]	35 [illegible]	524 [illegible]	57 [illegible]	1.251.[illegible]	26 [illegible]
Juiz de Fóra	1.797	95 766	1.189	57 [illegible]			19	3 [illegible]			22	661	4 [illegible]	14 [illegible]	234	18 [illegible]	876	51 [illegible]														115 [illegible]	3 [illegible]	23 [illegible]			857	58 [illegible]	7 [illegible]	3[illegible]	1.6[illegible]
Bemfica			2	1 [illegible]							1	115	6 [illegible]	190 [illegible]	3 123	211 [illegible]	622	38 [illegible]	52	3 [illegible]	170	3 [illegible]	10	283	6	451											3 [illegible]	185 [illegible]	400 [illegible]	3.157.[illegible]	42 [illegible]
Chapéo d'Uvas	592	35 [illegible]	21	2 [illegible]			37	2 [illegible]					1.030	96.607	778	54 [illegible]	592	31 [illegible]	1	339			310	10 [illegible]	31	1 [illegible]						1.200	8	5[illegible]			793	38 [illegible]	6.303	218 [illegible]	3.[illegible]
Mantiqueira	5	291	31	6 [illegible]					32	857			143	11 [illegible]	67	5 [illegible]	169	9 [illegible]	6	339												1.831		31 [illegible]	183	38.247	3.149	38 [illegible]	4 [illegible]	131 [illegible]	1.050.[illegible]
João Ayres			15	6 [illegible]									1	8	31	13.785	102	18 [illegible]	16	339							3	213				1 [illegible]	270	11 [illegible]			7 [illegible]	7 [illegible]	17 [illegible]	1.079.[illegible]	24 [illegible]
Santa Fé	16.318	978 689	15	3 [illegible]							46	288	1	37	1	37	850	51 [illegible]									3	191				2 [illegible]	922	52 [illegible]			2.4[illegible]	72 [illegible]	23 [illegible]	1.399.[illegible]	31 [illegible]
Anta	38.735	1 121 067	215	3.129									23	4 [illegible]	21	4 [illegible]	111	6 [illegible]	10	588	2	83			96	6.166	33	2 [illegible]				61		1 [illegible]			61	8 [illegible]	17.67[illegible]	1.0[illegible]	31 [illegible]
Ouro Fino	47 267	1.036 078	3	66									1	90	15	1.580	609	12.[illegible]	78	4 [illegible]	63	3 [illegible]	551	17 [illegible]	1	410	16	4.100	1.000			3.000	156	20 [illegible]	1	50	1 [illegible]	50 [illegible]	48.641	2.960.[illegible]	113 [illegible]
Conceição	14 657	2.730 [illegible]	1	25			3	1.022			2	12					163	9 [illegible]														5 260	65	4 [illegible]			121	24 [illegible]	19.179	721 [illegible]	19.[illegible]
Pombal	10.988	659 [illegible]	77	4 [illegible]			5	2 [illegible]									8	6 [illegible]							11	160	2	372					383	17 [illegible]			112	6 [illegible]	2 [illegible]	115 [illegible]	1.415.[illegible]
Soruby	4.845	110 [illegible]															10	2 [illegible]							1	60	1	710							1	60	1 [illegible]	20 [illegible]	21 [illegible]	1.296.[illegible]	17.972.[illegible]
Queluz	47.515	4.050 [illegible]					10	5 [illegible]			16	988					328	19 [illegible]	10	2 [illegible]	10	712										1.[illegible]	151	1 [illegible]			2 [illegible]	11 [illegible]	21 [illegible]	1.413.[illegible]	26 [illegible]
Barbacena	20 332	1.219 [illegible]	198	5 [illegible]			1	588					1	61	207	41 [illegible]	145	23.[illegible]					27	1 [illegible]									6	193	504 [illegible]			3 [illegible]	113 [illegible]	11 [illegible]	923.[illegible]	11 [illegible]
Cruzeiro	2 6.8	176 419	2.112	57 [illegible]							2	31	1	31	1 [illegible]	25 [illegible]	291	4 [illegible]							28	3 [illegible]																
Somma	1.700.477	105 622 [illegible]	413 157	3.352.759	3 003	237 682	6.916	3 691 804	8 779	501 203	16.700	257.000	60 552	1.429.038	25 782	4.391 146	120 141	18.293.645	142 011	6 438 [illegible]	171 293	6 176.416	667 215	21 831.165	688 [illegible]	28 197 [illegible]	17 988	2 199 [illegible]	6.492 253	255 335	7 622 917	12 123.119	905.361	12 181.[illegible]	19.3[illegible]	832 900	1.258 283	35.431.[illegible]	6 129.830	347 171.339	7 171.559.870
E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	921 579	13 471.697	31 521	1.141.849	48	1.192	1	50			1.065	32 970	8	116	1.110	84 [illegible]	6 801	117 979	3	264					412	24.108											14 [illegible]	81 [illegible]	282 885	16.251 129	661.[illegible]
E. de F. Rezende a Areas	22 192	1.991 [illegible]																																			1 605	81 [illegible]	31 [illegible]	2 011 [illegible]	63 [illegible]
E. de F. Leste Mineiro	153.193	9 [illegible] 538																																			2.702	135 [illegible]	133 [illegible]	9 [illegible]	122 [illegible]
E. de F. Leste Valenciana	57 549	5.834 [illegible]																																			21 641	1.2[illegible]	121 [illegible]	7.410 [illegible]	153 [illegible]
E. de F. Leste de Minas																																					1 [illegible]	10 [illegible]	1 [illegible]	51 [illegible]	76 [illegible]
Ramal do Rio Preto	56.605	3 396 [illegible]																																			17.815	8 [illegible]	21 [illegible]	1 [illegible]	161 [illegible]
Companhia Ferro Carril de Itaguahy	54	3 [illegible]																																			31	2 [illegible]	102	3 [illegible]	51 [illegible]
Totaes	2.321.646	139.170.[illegible]	177.701	1.786.608	3.087	288.710	6.917	3.691.834	8.779	501.203	17.758	289.960	60.560	1.429.191	27 222	4.483.695	126 942	18.707.631	142 011	6 148 785	191 293	6.176.416	667 215	21 831.165	688 [illegible]	28 121.790	17.988	2 199 [illegible]	6.492 253	255 335	7 622 917	12.123.119	905.361	12 181.[illegible]	19.3[illegible]	832 900	1 [illegible]	35.203.129	6.792 183	325 [illegible]	8.364.[illegible]
A deduzir																																											
Portencente á E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro																																											315 [illegible]
A' E. de F. Rezende á Areas																																											13 [illegible]
A' E. de F. Leste Mineiro																																											9 [illegible]
A' E. de F. Leste Valenciana																																											7 [illegible]
A' E. de F. Leste de Minas																																											6 [illegible]
Ao Ramal do Rio Preto																																											[illegible]
A' Companhia Ferro Carril de Itaguahy																																											4.71[illegible]
A' Companhia Carris Urbanos																																											
A' Companhia União Industria																																											
Pertencente á E. de F. D. Pedro II	2.321.646	139.170.[illegible]	177.701	1.786.608	3.087	288.710	6.917	3.691.834	8.779	501.203	17.758	289.960	60.560	1.429.191	27 222	4.483.695	126 942	18.707.631	142 011	6 148 785	191 293	6.176.416	667 215	21 831.165	688 [illegible]	28 121.790	17.988	2 199 [illegible]	6.492 253	255 335	7 622 917	12.123.119	905.361	12 181.[illegible]	19.3[illegible]	832 900	1 [illegible]	35.203.129	6.792 183	325 [illegible]	8.364.[illegible]

Secção de Contabilidade 1 ª Sub-Secção 25 de Fevereiro de 1881

O Inspector Geral [illegible]

ESTAÇÕES	CAFE		FUMO		ALGODÃO EM RAMA		AGUARDENTE		TECIDOS DE FABRICAS DO PAIZ		COUROS		QUEIJO DO PAIZ		TOUCINHO		CEREAES		ASSUCAR		CARNE E PEIXE	
	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos
Côrte	1,693,958	101,108,435	19,791	548,432	1,313	61,153	88	17,412	4,958	259,750	491	41,560	8,090	175,197	6,529	135,198	110,900	1,671,712	31,201	4,064,428		
1.ª Classe — Gambôa	641,935	38,515,662																				
Barra do Parahyba	3	60	456	12,236																		
Entre-Rios	1,980	76,537	1,020	12,129	9	100	118	81,503					110	3,128	1,027	53,619	6,736	566,218	1,878	92,845	2,903	117,522
Porto Novo do Cunha	13	503	1,013	23,771	12	207	6	2,020	27	1,641	197	1,870	908	21,381	957	61,466	1,768	99,886	1,916	73,192	1,032	63,011
Cachoeira	8	39	5	126	67	6,011	402	45,453	832	54,102	4	1,610	1,691	37,718	825	47,012	17,505	922,095	3,117	176,376	406,553	1,350,681
					5	300	284	45,673	22	1,320	1	50	46	925	17	996	23,299	1,176,775	6,382	393,764	20,720	1,042,651
S. Fugo			131,458	3,490,015																		
Engenho Novo	110	7,415	5	68			1,722	905,551	712	10,692	16,862	305,153	36,418	919,643	39,398	2,059,963	19	1,076				
Cascadura	551	31,060	43	1,280			627	347,023					31	730	29	1,912	1,069	239,113	420	7,215	703	38,977
2.ª Classe — Belem	79	7,835	297	11,940			58	31,449			4	120	17	219	335	21,847	11,777	695,530	2,203	93,426	2,238	93,798
Deodoro			192	4,735			3	100	3	160	1	5	217	4,108	610	46,139	3,070	181,300	622	40,503	2,253	101,634
Rio Novo			32	210			110	69,850									6,672	401,135	2,661	162,414	1,561	91,181
Rezende			668	22,791			12	1,271	36	2,418			872	21,338	430	7,262	2,139	114,062	479	37,880	3,171	121,181
							71	23,036			3	100	405	2,100	306	22,068	13,976	742,651	3,441	302,704	2,359	129,447
Sapopemba	11	600	3	67																		
Machambomba	18	2,027	337	6,971											38	4,641	477	21,105	418	7,250	302	18,061
Queimados			401	9,692			180	99,111					769	9,960	1,414	79,330	9,112	179,307	1,873	105,693	2,611	150,018
Rodeio			410	2,871			372	212,311	2	120			114	2,316	821	52,725	7,973	165,006	2,164	112,578	2,489	115,872
Sant'Anna			649	13,497			58	20,597					152	2,903	675	16,195	7,084	381,353	966	57,694	1,354	79,320
Commercio			180	6,451			39	20,213					486	5,910	561	36,725	7,497	365,086	2,739	119,138	2,390	101,314
Pilar			109	1,610	125	3,476	268	121,008	81	4,155			318	10,060	151	26,336	16,146	620,652	1,614	62,850	2,125	121,812
Parahyba	1	84	2,325	27,109			5	2,520			11	120	274	6,110	454	11,012	10,039	607,355	8	411	523	31,863
Serraria			73	965	11	636	275	153,129					1,071	21,638	2,098	125,519	11,081	681,937	3,108	185,038	1,696	109,121
Parahybuna			915	11,233			10	5,278	104	4,027			241	4,953	285	19,853	2,121	130,895	461	27,319	470	28,462
Matthias Barbosa			296	3,781			123	67,131					302	6,625	686	48,211	6,630	382,021	3,791	174,531	2,020	118,851
João Gomes	109	6,192	21	512			25	6,940	88	3,025			327	7,629	259	17,976	1,670	89,710	329	19,451	234	14,724
Salto	63	3,778	71	608	190	9,542					5	70	669	16,567	25	1,428	761	44,358	835	13,810	6	210
Barbacena	110	8,675	51	1,642			46	4,256	6	135					463	31,203	2,136	209,824	50	3,014	187	9,227
Chiador	1	61	321	2,852	33	2,078	5	540	126	7,010	29	1,152	41	1,988	161	7,741	1,721	110,501	1,205	62,362	106	6,359
Siqueira			580	9,192	6	60	51	27,028	7	192	11	916	107	3,885	215	15,079	2,220	121,359	1,652	91,641	514	31,157
Vargem Alegre	5	103	240	5,222			191	103,329	3	320			192	4,702	264	17,156	4,919	229,751	1,631	98,205	2,377	141,714
Pinheiro			216	6,830			27	15,268	115	6,454	5	225	60	1,110	672	24,507	3,070	160,428	998	59,312	1,276	82,413
Villa Hedionda	9	3,1	259	5,316	20	700	106	53,710	151	8,636			258	6,070	500	31,566	1,695	101,158	1,031	123,140	500	30,010
Barra Mansa			776	18,691			83	35,607	74	4,229			33	687	231	16,224	3,764	215,827	1,563	96,440	922	50,587
Divisa	5	274	129	2,489			96	54,312	43	1,030			235	8,313	1,336	100,775	8,419	628,013	6,204	607,162	3,692	206,221
Campo Belio	181	8,235	71	1,707			21	14,002	11	292	56	1,840	21	478	82	5,800	4,913	321,917	2,436	151,701	2,007	101,192
Baltiaza			99	1,635			26	11,010	7	620	9	83	2	59	104	23,371	4,374	267,081	1,072	46,163	723	10,641
Boa-Vista	10	606	125	2,240			28	15,015	7	203					81	5,190	1,916	130,357	1,262	71,113	553	33,412
							157	11,330	17	2,749					164	3,875	61	1,705	1,643	92,691	4,097	251,753	684	42,157
Engenho de Henrique	11	700	9	14					2	127	7	65	54									
Realengo	11	616	9	215			44	25,211														
Campo Grande	92	5,572	210	1,805									11	371	121	6,020	3,515	209,813	237	14,010	276	16,716
Santa Cruz	29	1,363	306	6,917			50	29,220					16	370	118	6,787	2,811	117,380	223	14,110	460	27,717
Mazomas	7	182	46	1,185	2	120	9	3,739	11	720			52	1,015	758	18,692	3,073	190,050	1,491	82,730	4,457	251,800
Orientes	51	3,060	251	2,213	4,504	446,346	10	6,202					81	1,645	818	57,123	1,028	251,116	1,031	123,140	2,948	181,611
Serra	2	120	3	55			17	5,101					13	231	364	21,371	2,577	135,188	283	23,761	753	45,767
Palmeiras	20	500	1	20			4	588							56	3,156	393	21,752	196	11,740	124	6,923
Mendes	2	40	314	4,387			11	6,468					2	125	91	5,588	502	27,911	106	7,201	182	10,809
Marangua			12	621			109	59,560	1	10			2	129	88	5,419	789	14,582	114	6,172	210	11,841
Vassouras	5	188	1,850	23,171	1	50	12	1,416	18	1,027			192	4,322	823	53,592	4,898	251,431	941	53,950	647	39,751
Concordia			5	235			223	116,555					21	771	30	1,823	2,586	171,692	680	36,730	360	21,601
Cazal	113	6,789	29	708	3	1,764					11	385	398	7,886	976	62,867	7,018	421,190	1,913	120,133	918	58,710
Espirito Santo			172	2,174													316	25,109	95	6,586	188	9,734
Cedofeita			2	158			16	9,352	21	610			9	171	116	7,612	926	53,045	218	14,443	443	24,868
Retiro	18	1,116	106	1,092							1	82	27	551	84	5,586	2,488	148,060	1,421	82,308	449	22,123
Juiz de Fóra			373	3,612			58	6,974					35	631	40	2,679	993	58,607	311	15,538	193	11,234
Bemfica	20	1,034	4	60			8	1,704	52	1,144			1,251	28,523	200	12,011	4,128	239,416	2,661	96,138	72	4,320
Chapéo d'Uvas	97	5,185	61	952			6	2,352					2,613	82,072	483	30,261	6,915	451,297	3,101	189,748	280	12,181
Machineira	79	4,372	1	10			3	152							8	199	127	6,562	427	11,817	21	1,246
João Ayres	37	1,806	1	10			87	5,982					10	960	11	910	656	35,466	705	30,832	159	9,489
Santa Fé			21	533	4	170			2	176			531	12,353	78	5,709	89	5,349	51	2,099	22	1,787
Lima			667	7,320	6	260	18	1,607			5	377	17	307	3	192	93	6,301	14	2,271	2	120
Ouro Fino			110	1,168			10	2,847	1	68			39	1,036	71	4,612	1,050	59,731	203	12,525	193	11,479
Coqueiro			13	660			66	23,718	3	160	115	2,960	153	4,012	320	21,788	1,022	53,905	979	52,231	858	49,066
Pombal			22	551	12	5,001	7	537	7	280			10	195	23	1,176	157	26,781	105	6,351	263	16,162
Surubi							178	21,234	9	660					121	8,788	2,507	108,525	286	23,290	596	30,078
Queiroz			36	668			1	415	8	491					19	1,187	951	65,650	74	4,140	56	2,946
Lavrinhas							1	210							2	166	39	2,181	15	2,590	118	5,959
Cruzeiro	7	320	84	1,338			216	137,556	126	6,130			450	9,360	3,316	207,162	23,724	1,235,018	5,796	457,750	4,470	273,720
							116	54,362	41	2,418	1	191	35	528	843	13,531	7,369	430,162	2,871	175,079	360	21,371
							152	23,287	17	2,860	1	10			16	1,873	623	21,237	631	38,713	295	18,037
	2,329,818	133,715,617	167,805	4,331,193	6,349	539,319	6,922	3,245,531	7,819	108,965	17,858	302,115	60,392	1,496,249	73,661	4,414,630	407,918	18,450,936	122,031	6,438,521	492,768	6,093,692

NOTA.—No producto estão incluidas as quotas pertencentes as estradas estranhas.

Secção do Contabilidade, 1.ª Sub-secção em 25 de Fevereiro de 1881

torias recebidas em 1880

SAL		FAZENDAS, ETC.		MACHINAS, ETC.		CARVÃO			MATERIAES			PRODUCTOS MANUFACTURADOS NO PAIZ		DIVERSOS		TOTAL		
						MINERAL	VEGETAL		CAL, ETC.	MADEIRAS								
Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Kilos	Volumes	Kilos	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos	Producto
.....	.....	61	3 875	17	2.462	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	290.703	91.032.212	2.418.138	125.151 756	1 329 898$080
.....	.....	261	15.721	.....	.....	.....	.....	.....	1.002 503	1.344	101.023	.....	.....	1.058	1.038.680	614 207	10 696 504	1.616 961$910
5.6 2	214 626	7.064	447 271	33	2 120	36 300	.....	.....	77.000	2.035	216.317	64	2 140	13.472	351 8 0	12.634	2.107 306	14 175$280
783	18 707	6 681	294.192	419	12 775	.....	.....	115 150	.....	705	17.601	11	19 85.	2.819	278.506	25 222	1 256.187	20 835$260
74 676	2.018 800	77.713	2 615.278	151	20.276	2.421 717	80	4 000	760 012	218	20 177	.....	.....	10 5 0	3,340 9 7	387.327	14.862 327	390 710$340
123.712	2.998 666	50.921	2 610 670	17	1 140	2,304.159	.....	.....	324 290	968	97.758	119	6.398	29.900	2.389.019	258 363	13.597.305	769 318$240
.....	.....	222	6 6 1	72	10 980	.....	206.032	5.520 811	2 171 730	115.124	2.151 300	.....	.....	127 197	1.188.879	675.281	19 320.706	313.205$300
69	1 360	2.213	118.072	.....	.....	30.000	112	12 130	30 200	703	44 34	38	966	7.128	224.713	46 163	1 125.293	3 410$470
.14	16 416	9.857	410 784	.....	.....	129 500	100	3.710	72 300	1 051	21 310	6	84	20.158	581 300	32 917	1 911.590	5 518$810
1 604	86 572	7.004	88 669	4	302	.....	.....	.....	121 350	121	38 601	101	2.591	22.275	817 184	38 101	1 877.898	41 519$061
2. 58	97.100	6.717	203.046	.....	.....	535 000	.....	.....	65 271	1 665	139 106	.....	.....	5.930	338 114	91 872	2 290 303	3 239$210
55 698	1.182 110	8 714	478.858	13	3.192	1.000	6	300	14 540	933	51 828	17	1.889	9.345	563.871	82.099	2 634 716	16 514$805
18 224	765 .3	20 200	1.000 59	.....	.....	.....	122	2.410	332.310	5.110	758 526	1.880	77.779	7 149	354 588	75.624	4 375 282	78 215$290
18	4 185	166	6 096	3	60	.....	.....	.....	2 103	23	1 119	10	305	730	27.005	1.954	93.616	356$210
1 757	38.918	1 231	2 9 911	413	26 062	20 311	150	6.300	22 950	732	27.350	15	227	5 205	112.362	22 292	1 451 159	8 298$600
335	23 729	872	46.057	12	5 791	.....	6	300	140.663	614	30.187	583	11 783	6.443	451 219	24.136	1 641.943	8 517$250
4.1	71 100	6 710	712 221	.....	.....	30 000	.....	.....	318 240	1 889	130 72	92	2.522	8.165	734 151	28.643	2.185.855	16 633$010
2 227	140 400	6 962	324.411	86	5 550	1 500	12	616	83.9 0	8 413	184 962	1.720	21.315	8 854	761.607	42 773	1.8 0 624	26 121 290
1 922	179.005	1 755	265.938	44	13.100	11.326	3 000	10 000	172 102	6 078	210.657	32	18.116	33.614	1.119.751	73 546	2 395 476	52 281$281
76	69 177	3.185	145.040	.....	.....	2 500	17	50	68.000	.....	8 586	.....	.....	8 470	276.396	27.815	4.210 835	25 137$090
1 164	76.946	11 638	714.510	64	6 176	8 150	184	18.418	416.016	8.586	675 26	.....	.....	17 146	969.324	61 .29	3 214 791	67 06 $850
4 114	35.185	4 235	245.312	31	6 596	8 800	.....	.....	84 740	32	1 142	6	192	4.700	341.717	10 628	938 941	21 12 $800
2 916	135 591	13.065	68. 82	217	23 031	6 188	200	11 630	35 011	562	10.436	.....	.....	5.464	225 523	35.930	2 312 086	46 876$190
1 165	35 0.9	1 709	86 816	41	2 580	.....	.....	.....	309.649	107	3.261	631	19 911	3.380	95 .0	9 589	707.816	10 093$150
11 12	621 63	15 437	654 2 7	.....	.....	.....	.....	.....	19.870	.....	.....	.....	.....	8.012	405.987	38 493	1 820.198	64 861$160
129 917	3.027 222	38 168	1.781 608	431	6 858	.....	.....	.....	101.150	51 350	1 867 035	1.568	77 390	191 311	717 8 0	313 151	8 464.296	221 715$380
53 195	1.922 048	50.426	1.723 287	120	5 703	.....	.....	.....	108 728	392	5.112	10	127	11 022	915 056	133 907	1.819 038	433 193$290
2.171	184 02	10.252	317 034	229	14.977	100	16	1 000	14.340	147	9 916	207	35 789	7 989	257.325	25 568	1 165 303	32 159$70
7 81	441 656	17 315	611.978	.....	.....	1 000	70	3.500	505 239	1 952	122.121	1.430	62.153	1.422	62 366	28 773	2 026 270	61 518$600
1 454	93 553	7.360	318 883	721	21.911	.....	82	4 500	99.310	1 011	71 410	798	20 345	14.311	300 357	54 014	1 727 1 2	18 519$140
276	17 100	5 252	373.084	120	5 700	.....	14	1.000	2.500	560	35.250	402	1.870	7 825	301.098	47 908	1 058 854	28 1 0$850
1.000	53 513	7 107	566.519	150	18 583	3 000	478	9.500	71.500	12	1 466	46	1.056	1 721	66 919	17 605	934 573	45 663$650
3 747	207.500	21.584	1.175.574	7	680	4.000	70	1 000	96 601	2 014	80 012	492	6.078	3.290	271 903	51.678	4 820 439	79 962$100
39 153	1.143 067	8.018	419.119	72	5 851	.....	.....	.....	95 163	416	34 276	322	16.741	11 535	542 207	89.155	3 130.273	59 656$950
1.000	81 675	2 251	119.097	14	1.598	19.180	10	2 000	83.818	716	32 521	7.302	63.925	2 485	165 257	17 180	1 011.036	13 650 850
5.272	190.9 5	16.620	722.018	139	13 930	.....	.....	.....	67.515	72	1 092	.....	.....	1.962	906 972	28.101	2 162 908	1 118$060
39.555	1.739.103	134.931	2.176.415	2	120	1 500	.....	.....	37.184	6	7 510	108	5.097	6 551	701 098	481 808	5 148.085	107 877$410
6	133	156	33.995	16	980	.....	558	16 860	1.715.970	3 296	277.995	.....	.....	3 956	132 564	11.584	2.491 731	1 854$020
40	5 195	567	51.761	.....	.....	10 000	.....	.....	18.340	194	7 959	53	4.092	6 138	272.960	8.729	337 844	2 236$610
477	34 025	1.709	92.310	.....	.....	11 593	.....	.....	20 800	406	6.098	.....	.....	3.926	1 3 518	17 960	971 891	5 866$800
4 154	80.027	7 650	333.4 1	43	1 516	.....	53	14.800	240 224	292 934	3.181 51	2	120	10.919	176 288	242 021	3 2 21 369	13 661 280
174	20 841	1.726	112.530	73	17 940	221 550	58	2.000	73 858	1.000	81.642	871	32.471	5.340	129 561	43.117	1.155 716	14 111 160
60	4. 40	146	6.560	.....	.....	.....	10	600	12 270	1 313	105.800	27	686	3 002	8 133	7.707	191 963	1 212.[illegible]60
23	1 [illegible]	335	45 141	.....	.....	.....	.....	.....	1 700	5	350	180	3.367	1.257	21.181	1 174	98 630	988 [illegible]
45	2 537	503	29. 2	.....	.....	1 000	6	300	7 000	150	5.791	363	12 827	562	22 3 2	3 062	413 205	1 296$350
361	36 570	1 101	116.816	38	3.618	5 000	67	1 150	32.886	325	36.427	472	6 318	9 537	102.029	22.311	829 544	2 347$710
129	9.216	1.340	240.022	1	11	.....	.....	.....	16 980	.....	.....	.....	.....	3 516	41 447	14.436	466 .393	6 587 850
621	21.846	3.319	199 565	.....	.....	2 000	87	1 700	122.203	2 521	109.233	2	120	38 179	1.410.958	57 908	2 607 174	72 149$310
79	4 085	149	35.000	138	12.121	.....	.....	.....	125 285	257	15 070	17	1 057	3 035	66.184	1 776	307 217	3 922$160
2 [illegible]	12 700	273	1 507	.....	.....	500	12	110	1 500	.....	.....	.....	.....	1 002	51 732	7 669	184 387	3 068$300
1 [illegible]	63.217	1 817	92.673	22	1.691	.....	.....	.....	56.792	166	11.132	229	6.185	5.923	224.908	41.669	722 188	17 192$410
454	19 885	1.150	53.561	89	9.057	5.000	.....	.....	123 510	86	1 500	78	1.336	2 020	97 078	5.554	213 813	2 015$160
14 160	277 240	8 576	199.168	16	680	.....	50	3.000	65 040	.....	.....	10	1.196	7.270	235 231	71 818	1 352 538	37 731$890
21 0 6	30 [illegible]	17 463	981.115	.....	.....	.....	73	1.500	170 910	649	72.850	.....	.....	2 942	112 740	57.876	2 604 799	67 68$160
2 014	72.720	824	37.568	21	711	.....	.....	.....	23 610	.....	.....	.....	.....	521	21 8 2	7 981	186.8 5	1 781$010
4 486	147 187	2.352	115.162	215	21.566	.....	.....	.....	1.972	32	2 150	.....	.....	3.133	192 335	14 063	881 198	12 820$250
1 106	43 520	1.618	69.218	11	567	.....	.....	.....	6 750	.....	.....	.....	.....	.022	3 501	3 922	157 456	5 165$110
1.294	3 536	84	48.676	.....	.....	.....	.....	.....	3 100	.....	.....	93	5.099	1 517	1 612	1 133	109.064	3 331$200
346	16 357	143	7.308	155	20 727	.....	.....	.....	19 630	.....	.....	.....	.....	2.311	3 [illegible]	6 [illegible]	253 610	4 071$700
78	32 377	5.930	234 572	202	11 231	3 000	64	2 500	82 100	133	6 350	112	3 221	1.384	145.171	12 088	591 0 5	16 793$910
625	310	1.252	18.826	47	1 [illegible]	.....	.....	.....	11 940	.....	.....	.....	.....	839	6 011	3 253	121 277	2 638$900
1.921	51 955	3.011	112 0 6	226	31.489	.....	.....	.....	68.930	.....	.....	23	1 136	8.384	162 581	17 870	628 785	15 000$0 0
88	6.648	808	38.911	40	1 618	.....	.....	.....	1 000	138	10 791	.....	.....	2.566	122.772	4 714	269.2 5	5 148$250
10	730	219	14.555	69	5.064	114.000	.....	.....	12 600	3 198	413.590	36	2 2 4	4.337	270 222	5 362	641 792	5 1 1 250
7 [illegible]	232 470	1.890	237.317	12	2.319	.....	.....	.....	.....	618	25.702	3.150	91 406	3.498	143.805	20 712	3 035 426	21 890 [illegible]
1.750	95.442	6.693	331 70	581	23 900	.....	.....	.....	35.565	90	6.838	1	240	104	22 130	21 140	1 218 806	29 3 5.100
2 571	73.2 8	2.121	105.254	.....	.....	.....	.....	.....	11 720	31	2.197	2	40	1.012	40 217	7 181	318 791	8 109$200
657 236	31.601.225	672.417	28 030.013	5 371	12 .97	6.166 933	212 477	6.136.135	11 397.079	142 093	11 367 567	19 357	631 900	1 043 931	17,815.356	6 475 783	418 111 256	8 795 296$870

O Contador, Juvenal José de Oliveira Braga.

B. 21. — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica de bagagens, encommendas, vehiculos e animaes expedidos de diversas estações no anno de 1880.

ESTAÇÕES	BAGAGENS			ENCOMMENDAS			VEHICULOS			ANIMAES			
	VOLUME	KILOS	PRODUCTO	VOLUME	KILOS	PRODUCTO	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	PRODUCTO	DE MONTARIA	BOIS, VACCAS E VITELLOS	CARNEIROS, PORCOS, ETC.	PRODUCTO
1.ª classe	22 549	264 671	11 097$080	97 620	2 067 400	120 331$200	90	91	5 685$120	607	162	2 281	10 435$500
1.ª classe													
Cumbes	4 706	86 481	6 298$720	7 591	117 783	3 633$400	9	7	214$640	165	77	238	1 713$860
Barra do Piraiba	1 660	34 242	1 560$760	4 216	81 992	1 643$840	4	46	530$000	904	23	223	1 474$610
Entre-Rios	3 131	74 251	6 981$120	5 068	97 707	1 613$920	5	15	350$310	333	58	165	2 593$700
Porto-Novo do Cunha	700	17 [illegible]	1 325$350	7 089	173 981	3 455$600	1	...	21$000	257	8	8 322	17 095$080
Cachoeira													
S. Diogo													
Engenho Novo	7 781	3 671	2 021$500	272	2 053	25$400				20	11	185	258$000
Cascadura	10 123	49 206	2 558$600	21 113	599 520	3 625$280	1	1	42$000	32	28	618	892$800
2.ª classe Deodoro	624	18 784	356$080	4 728	145 536	1 820$200		1	336$000	97	10	259	532$800
Helena	696	12 012	351$220	2 107	50 907	1 182$000	1	7	84$000	103	20	1 123	1 793$200
Bassorongo	156	2 709	164$721	800	20 274	985$200	1	11	277$200	33	51	100	670$000
Rio Novo	1 170	52 005	2 205$000	5 019	101 288	2 303$250	2	...	42$000	136	8	2 770	5 141$560
Rezende													
Sapopemba	210	2 655	71$000	1 180	37 350	341$400	1	2	264$000	33	152	67	139$950
Machambomba	686	11 696	291$760	7 432	217 213	2 447$120	1	1	150$000	119	19	251	507$000
Queimados	789	6 917	165$[illegible]	6 246	163 821	4 611$120	1	1	168$000	92	1	192	420$560
Rodeio	200	6 015	279$000	4 501	50 087	809$[illegible]	...	1	3$300	10	...	183	423$160
Sant'Anna	506	11 059	576$000	2 873	91 181	1 [illegible]	1	2	79$200	42	9	116	532$700
Commercio	2 087	54 [illegible]	2 018$800	1 870	55 901	1 [illegible]	1	8	138$600	118	1	85	717$820
Ubá	1 093	25 [illegible]	956$080	1 310	33 600	1 200$600	1	2	63$000	109	5	185	918$760
Parahyba	5 016	61 895	2 312$120	1 513	56 895	2 107$520	2	5	63 200	109	7	190	835$500
Serraria	1 097	22 725	1 211$200	124	14 000	562$600	1	...	10$600	50	2	45	233$050
Parahybuna	827	15 096	913$080	1 268	32 079	1 [illegible]	5	7	146 600	37		106	294$910
Mathias Barbosa	302	10 695	408$160	1 614	35 143	791$100	2	2	103$120	37	2	97	217$000
João Gomes	117	10 031	48$700	5 905	78 852	3 420$000		2	19$160	80	15	77	483$700
3.ª classe Sitio	1 126	25 [illegible]	2 942$820	1 126	28 019	1 235$780	8	11	338$000	176	1	52	1 300$400
Barbacena	1 [illegible]	25 [illegible]	2 809$400	957	25 785	1 391$040	3	1	117$600	108	10	75	1 020$600
Chiador	305	7 937	237$760	1 370	35 086	1 053$420	...	1	6$800	71	2	139	615$[illegible]
Sapucaia	978	15 258	901$600	2 816	76 752	1 605$800	2	...	56$700	91	11	113	556$200
Vargem Alegre	391	8 927	40$[illegible]	1 785	50 [illegible]	1 [illegible]	2	...	17$600	81	2	56	227$[illegible]
Pinheiro	255	6 126	250$560	1 141	31 086	79$[illegible]	1	6	319$520	77	5	90	457$000
Volta Redonda	590	14 022	621$[illegible]	1 [illegible]	33 433	997$[illegible]	...	1	3$600	127	15	72	617$780
Barra Mansa	1 601	35 [illegible]	2 559$780	[illegible] 921	133 [illegible]	3 [illegible]	6	5	91$720	218	2 693	219	7 986$210
Divisa	551	13 178	765$[illegible]	2 505	67 376	1 655 740	...	1	33$000	260	7	153	1 799$[illegible]
Campo Belo	279	3 759	165$600	1 080	10 022	951 180	...	1	5$100	50	...	75	198$000
Entrevias	193	4 [illegible]	232$800	852	22 101	317$000	...	...	...	60	3 191	30	13 105$920
Bom-Viver	681	15 245	1 134$080	5 047	110 842	3 289$960	...	3	21$000	251	9	2 799	5 964$540
Rio da Revarta	...	...	...	13 756	278 856	32 313$120							
S. Francisco Xavier	2 761	5 113	732$000	397	6 248	232$800	...	...	...	12	...	87	334$000
Engenho de Dentro	3 612	6 [illegible]	640$480	205	5 937	117$[illegible]	...	...	...	...	12	79	33 760
Realengo	572	9 634	212$720	2 652	70 050	8[illegible]		1	6$300	5	7	76	52$300
Campo Grande	251	3 911	122$500	9 104	272 561	2 [illegible]	...	...	...	24	3	253	213$000
Santa Cruz	1 322	36 613	693$080	11 820	373 895	5 [illegible]	...	1	115$100	51	119	176	8[illegible]
Mangaratiba	223	4 36[illegible]	183$000	1 921	47 708	788$[illegible]	3	1	30$300	8	...	65	95$600
Jacuacanga	4	40	7$20	596	16 843	194$100	...	...	...	1	3	16	12 380
Serra	41	250	5 [illegible]	236	7 217	72$200	...	...	...	...	...	4	2$000
Palmeiras	498	5 307	229$[illegible]	612	18 905	1[illegible]	...	...	...	2	...	17	43$580
Mendes	187	1 808	173$[illegible]	2 064	57 505	[illegible]	1	18	192$000	23	2	73	175$800
Piquanga	250	6 005	[illegible]	877	28 231	733$[illegible]	...	...	...	17	...	51	161$150
Vassouras	1 315	26 303	1 3[illegible]	3 072	51 [illegible]	1 [illegible]	6	16	163$700	53	4	67	325$810
Concordia	88	1 608	87$120	244	6 502	218$000		1	35$000	2		7	11$500
Wassu	321	2 [illegible]	92$[illegible]	512	5 [illegible]	21[illegible]	...	...	...	23	...	37	121$580
3.ª classe Espirito Santo	329	7 228	1[illegible]	750	16 665	600 280	...	1	1$700	30	...	62	23$520
Cachoeira	61	1 561	85$[illegible]	698	17 953	301$620	4	1	10$800	10	...	15	60$500
Itabira	460	2 711	115$[illegible]	450	15 [illegible]	39[illegible]	...	...	...	10	...	55	72 910
Juiz de Fora	3 010	63 [illegible]	1 213$[illegible]	5 928	100 242	3 198$020	1	12	183$650	93	...	117	823$010
Rembas	217	5 [illegible]	1[illegible]	774	9 [illegible]	222$120	...	2	14$500	51	246	128	1 31[illegible]
Chapéo d'Uvas	116	2 278	13[illegible]	871	42 368	678$820	...	2	22$400	101	...	68	330$020
Mantiqueira	55	1 286	1[illegible]	510	15 031	361$100	...	...	...	50	15	41	151$[illegible]
João Ayres	15	181	29$[illegible]	588	12 950	211$[illegible]	...	...	...	47	...	56	90$000
Santa Fé	183	3 527	171$[illegible]	827	20 201	4[illegible]	...	...	...	19	1	51	103$000
Alta	746	17 813	608$120	1 512	36 861	8[illegible]	1	2	43$[illegible]	77	9	89	233$320
Outro Preto	273	3 241	96$[illegible]	416	8 732	167$[illegible]	...	...	...	54	10	38	151$110
Conceição	221	3 736	128$[illegible]	1 279	27 048	501$720	1	...	5$000	38	6	29	153$920
Pombal	151	2 003	71$[illegible]	1 119	28 015	57[illegible]	...	...	...	50	...	56	180$710
Sarnaby	108	2 214	1[illegible]	246	16 296	21[illegible]	...	...	...	8	...	10	49$240
Queluz	562	8 826	[illegible]	1 314	52 874	881$080	...	1	115$[illegible]	88	...	33	211$500
Lavrinhas	131	1 [illegible]	1[illegible]	889	21 218	505$[illegible]	...	...	...	67	...	70	233$980
Cruzeiro	109	5 522	12[illegible]	1 078	14 822	17[illegible]	...	...	...	27	2	26	131$920
S. Christovão	3 202	1 811	1 035$150	1 015	99 675	78[illegible]	...	...	...	...	...	111	183$510
Barchuelo	2 8[illegible]	505	603$100	287	2 891	77[illegible]	...	...	...	...	...	151	42$010
Todos os Santos	3 210	1 253	8[illegible]	1 [illegible]	2 029	[illegible]	...	...	...	...	...	160	60$700
Pradada	1 116	241	35[illegible]	279	6 248	[illegible]	...	...	...	...	...	59	18$[illegible]
Somma	103 304	1 210 [illegible]	93 133$[illegible]	291 [illegible]	7 221 441	299 557$010	171	301	9 505$100	5 671	6.911	26.557	98 278$210
E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	5 [illegible]	115 [illegible]	1[illegible]					19	806$300	210	...	8 708	19 646$680
E. de F. Rezende a Arêas	404	3.227	230$760	92	2.830	21[illegible]	...	...	...	2	...	6	1[illegible]
E. de F. Union Mineira	821	12 6[illegible]	912 [illegible]	537	16.124	1 331$710		1	10$800	4	...	12	193$960
E. de F. Union Valenciana	390	11 034	718$280	2.054	61 603	1 76[illegible]		1	10$800	2	...	26	85$580
E. de F. Oeste de Minas	41	1 496	165$300	8	220	12$720	...	...	...	1	...	3	21$160
Ramal do Rio Preto	...	...											
Companhia Ferro-Carril Rezende	...	...	...	61	1 782	71$000							
Total	108 809	1 379,301	110 095$610	297 309	7.301 021	321 [illegible]	176	325	10 [illegible]	5 892	6.911	33 470	107 210$190
A deduzir													
Pertencente a E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	...	...	7 [illegible]		...	[illegible]	...	...	912$290	...	...	...	1 701$160
A' E. de F. Rezende a Arêas	...	...	80$[illegible]	...	...	3[illegible]	...	...	...	...	...	...	31$200
A' E. de F. Union Mineira	...	...	780$100		...	1 721$[illegible]	...	...	53$[illegible]	...	...	...	105$120
A' E. de F. Union Valenciana	...	...	31[illegible]		...	2 [illegible]	...	...	25$[illegible]	...	...	...	6[illegible]
A' E. de F. Oeste de Minas	...	...	9[illegible]		...	172$000	...	...	12$500	...	...	...	35$500
A' Ramal do Rio Preto	...	...	8[illegible]		...	119$[illegible]							
A' Companhia Ferro-Carril Rezende	...	...	...		...	53$700							
A' Carris Urbanos	...	...	17 200$		...	7 [illegible]							70$900
A' Commissão Parachos	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...	...	14 511$500
Pertencente a E. de F. D. Pedro II	108 809	1 379,301	102 085$[illegible]	297,309	7,301 021	225 [illegible]	176	325	9.115$610	5 892	6.911	31.130	90.787$570

Secção de Contabilidade 1.ª Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1881.

O contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

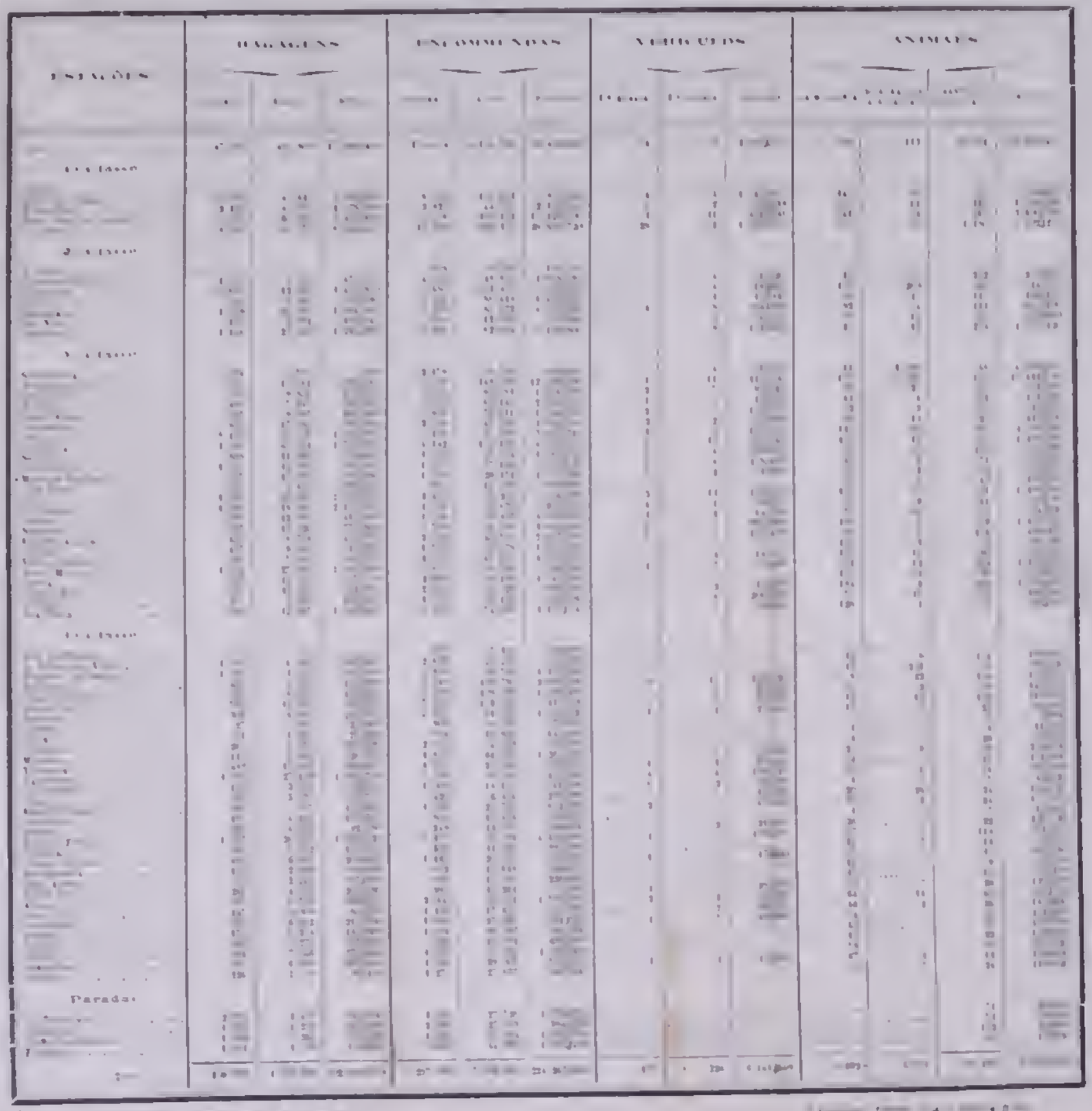
B. 21. — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica de bagagens, encommendas, vehiculos e animaes expedidos de diversas estações no anno de 1880.

Estações	Bagagens			Encommendas			Vehiculos			Animaes			
	Volume	Kilos	Producto	Volume	Kilos	Producto	1.ª classe	2.ª classe	Producto	De montaria	Bois, vaccas e novilhas	Carneiros, porcos, etc.	Producto
Corte	22.519	262.673	34 097$080	97.690	2 047.436	120 531$760	90	93	5 681$120	603	164	2 281	10 533$500
1.ª classe — Gambôa													
Barra do Piraiy	3.706	80.184	9 298$720	7.594	137.703	1 655$490	9	7	316$620	462	37	238	1 743$000
Entre-Rios	1.160	15.212	1 570$760	4.295	84.342	1 051$800	4	26	530$000	600	27	293	1 571$650
Porto-Novo do Cunha	3.474	71.251	6 965$320	5.068	97.707	1 642$920	5	15	730$210	322	58	165	2 593$760
Cachoeira	200	47.193	1 435$450	7.589	175.384	3 153$600	1	..	21$900	257	8	8.722	17 023$200
N. Diogo													
Engenho Novo	2.081	7.501	2 023$500	274	7.034	255$100				20	11	185	278$000
Cascadura	10.523	40.246	2 056$000	23.344	919.520	1 523$080	1	1	42$000	59	28	618	809$000
2.ª classe — Belôm	624	18.786	316$000	5.328	133.536	1 820$630		3	358$000	97	10	259	527$000
Deodoro	696	12.342	351$250	2.507	70.957	1 182$000	1	3	84$000	102	20	1.133	1.792$200
Rio Novo	116	2.500	161$920	800	20.574	985$040	1	11	237$200	31	51	100	670$600
Rezende	2.170	42.001	2 200$500	5.031	100.288	2 095$550	2	..	12$000	236	2	2.770	5 444$100
Sapopemba	210	2.655	71$800	1.190	17.450	414$400	1	2	26$160	22	153	47	122$040
Machambomba	686	11.696	290$760	2.422	217.931	2 337$120	1	1	17$000	119	19	254	507$200
Queimados	389	6.917	165$440	5.916	163.821	1 631$120	1	1	18$200	92	1	192	420$560
Rodeio	290	6.045	179$600	2.501	50.005	895$040		1	3$000	40		583	621$600
Santa Anna	500	14.009	476$000	2.875	95.481	1 692$150	5	2	79$200	62	9	115	533$560
Commercio	2.047	40.509	2 109$800	1.870	45.906	1 092$200	1	8	136$000	108	1	84	717$820
Ubá	1.604	26.459	956$080	1.130	33.640	1 260$180	1	2	37$920	109	5	186	918$760
Pacahyba	3.016	61.895	2 212$520	1.343	86.895	2 106$520	2	5	62$360	103	7	190	835$560
Sarrapia	1.097	23.525	1 231$200	626	41.000	552$500	1	..	16$000	60	2	65	223$000
Pirahyuna	837	15.396	937$880	1.968	32.019	1 [illegible]	5	7	146$000	37	..	106	295$840
Mathias Barbosa	392	10.680	338$160	1.614	34.143	791$100	2	2	103$120	27	2	97	217$400
3.ª classe — João Gomes	642	10.004	485$760	5.905	78.852	5 426$300		7	195$100	80	15	77	443$560
Sitio	1.426	23.465	2 942$800	1.126	28.019	1 224$780	8	11	428$000	176	1	52	1 103$100
Barbacena	1.532	25.374	2 829$400	937	24.785	1 394$040	3	3	137$500	108	10	74	1 090$600
Chiador	305	7.907	237$700	1.370	35.586	1 044$200		4	65$000	71	2	138	615$000
Sapucaia	978	17.248	904$600	2.846	76.32	1 695$800	2	..	56$300	93	31	143	596$580
Vargem Alegre	391	8.927	510$410	1.725	40.597	1 [illegible]	2	..	47$300	85	2	56	275$710
Pinheiro	254	6.326	270$400	1.413	31.084	799$300	1	6	101$520	77	5	90	357$000
Volta Redonda	490	11.022	624$200	1.554	43.144	997$500		4	3$000	127	15	72	617$780
Barra Mansa	1.091	15.929	2 419$780	5.921	133.080	3 540$150	6	5	94$720	238	2.003	239	7 986$210
Divisa	553	13.478	761$550	1.505	67.476	1 435$740		1	31$000	260	7	150	1 799$100
Campo Belle	279	1.253	165$640	7.080	60.022	955$180		1	55$100	50		75	498$960
Itatiaia	193	1.708	232$800	842	22.103	387$000		2	23$500	64	3.191	30	12 105$920
Alto-Vista	684	14.255	1 051$950	5.057	140.802	3 293$960				256	9	2.729	5 954$250
Rio do Rosario				13.750	278.266	52 276$420							
S. Francisco Xavier	2.761	5.113	272$060	397	6.218	259$800				42		87	331$600
Engenho de Dentro	1.632	676	930$180	205	5.937	417$750		1	6$000		12	79	33 760
Realengo	572	9.654	245$720	2.642	70.050	845$760				5	7	74	79$300
Campo Grande	254	4.918	122$600	9.401	199.864	2 570$200				28	5	253	243$000
Santa Cruz	1.322	36.417	693$600	13.860	371.885	4 041$800		1	13$100	70	118	176	833$260
Mercadão	229	4.364	184$900	1.921	57.708	288$500	2	1	30$500	8		65	93$680
Oriente	1	30	5$20	596	16.844	421$100				1	2	16	12.380
Sorra	11	250	5.381	216	7.247	77$260						5	2$000
Palmeiras	498	5.307	229$440	632	18.805	1165$00				7		17	435$580
Mendes	183	3.801	174$000	2.061	57.303	968$500	1	18	192$800	23	2	74	1255$780
Vytrango	289	6.004	106$750	857	24.231	783$040				17		55	461$160
Vassouras	1.703	26.405	1 133$520	1.072	53.053	1 403$000	6	16	161$700	31	6	67	225$810
Concordia	88	1.608	83$120	246	6.702	249$000		1	7$000	2		7	14$500
Cantal	321	2.303	923$900	312	5.195	23$500				72		31	121$540
3.ª classe — Espirito Santo	129	7.228	1 [illegible]	770	16.661	640$280		1	5$700	30		62	231$320
Cedofeita	63	1.061	85$150	698	17.947	701$620	1	1	10$200	10		15	60$500
Betiro	100	2.344	115$850	550	14.685	37$400				10		56	72 910
Juiz de Fora	1.010	64.234	4 213$800	6.921	100.252	1 398$020	1	12	165$610	95	5	117	523$010
Bomfim	217	5.191	175$200	574	9.674	229$150		2	31$500	51	216	126	1 314$720
Chapéo d'Uvas	166	2.278	133$900	871	19.368	678$820		2	22$100	101		68	130$020
Mantiqueira	54	1.286	33$150	510	14.031	404$100				70	14	11	114$720
João Ayres	16	314	28$600	388	12.950	216$700				17		46	90$000
Santa Eva	185	1.527	171$250	827	20.503	330$500				19		51	105$000
Aiuruoca	200	17.801	668$120	1.342	35.861	815$800	1	2	13$160	77	9	89	233$320
Outro Fino	273	3.251	96.524	546	8.732	167$500				16	10	38	151$110
Conceição	325	3.736	328$730	1.279	27.058	501$720	1		3$000	38	6	39	171$920
Pombal	123	2.003	53$800	1.119	28.335	575$510				50		56	180$750
Surubi	108	2.251	127$510	210	16.296	214$800				8		10	59$280
Quelus	542	8.826	608$080	1.165	42.872	881$000		1	11$020	84		31	321$500
Lavrinhas	114	1.331	145$950	889	21.708	509$160				67		70	253$080
Cunzeiro	400	5.521	129$450	1.028	11.822	175$400				27	2	26	131$020
Para (ex.) — S. Christovão	5.202	1.811	1 037$150	1.925	99.675	789$150						111	195$160
Mirachuela	2.867	566	665$000	287	2.891	775$100						153	12$050
Todos os Santos	3.240	1.252	821$200	109	2.029	49$520						160	60$760
Piedade	1.146	211	352$120	279	6.748	96$180						59	18$080
Somma	103.362	1.216.[illegible]	91 339$000	297.[illegible]	7.221.651	279 [illegible]	171	303	9 505$100	5.671	6.911	25.557	88 278$250
E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	[illegible]	115.850	13 [illegible]										
E. de F. Rezende a Arêas	108	2.227	236$720	96	2.840	231$760		19	896$200	210		8.798	13 616$900
E. de F. União Mineira	421	12.605	992$600	537	16.125	1 533$700				2		4	1$180
E. de F. União Valenciana	780	11.017	739$200	2.053	61.605	1 [illegible]		1	10$800	5		42	195$600
E. de F. Oeste de Minas	51	1.196	161$110	8	221	12$720		1	10$300	2		26	86$550
Ramal do Rio Preto										1		3	21$160
Companhia Ferro-Carril Hagueby				61	1.785	71$600							
Total	105.909	1.379.305	110 601$610	297.309	7.305.021	251 162$590	176	324	10 332$900	5.892	6.911	33.150	107 210$190
A deduzir													
Pertencente a E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro			7 [illegible]			[illegible]							
A' E. de F. Rezende a Arêas			80$600			315$720			919$250				1.504$160
A' E. de F. União Mineira			500$100			1 [illegible]			10$200				11$300
A' E. de F. União Valenciana			112$700			2 336$850			225$0				105$120
A' E. de F. Oeste de Minas			97$950			172$000			12$500				68$340
A' Ramal do Rio Preto			85$00			119$510							35$500
A' Companhia F. Carril Hagueby						52$700							
A' Carris Urbanos			17 [illegible]			7 185$000							
A' Commissão Paranhos													70$900
Pertencente a E. de F. D. Pedro II	105.909	1.379.305	102 083$930	297.309	7.305.021	235 257$630	176	324	9.414$650	5.892	6.911	33.150	90.787$570

Secção de Contabilidade 1.ª Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1881.

O contador, *Jornal José de Oliveira Braga.*

B 22.—E. F. D. PEDRO II.—Estatistica de bagagens, encommendas, vehiculos e animaes recebidos em diversas estações no anno de 1880



B 23.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração do movimento e producto dos transportes effectuados por conta do Governo, Construcção do prolongamento e Ramaes e Estrada de Ferro d'Oeste de Minas, durante o anno de 1880

	VERBAS	PASSAGENS			BAGAGENS		ENCOMMENDAS		MERCADORIAS		ANIMAES		CARROS		TRENS ESPECIAES	TRANSPORTE DE ALIENADO	TELEGRAMMAS	PRODUCTO GERAL
		1.a CLASSE	2.a CLASSE	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO				
MINISTERIOS	Agricultura	1.174	11.688	37:824$850	130.183	9:559$590	233.612	10.460$120	931.558	10:773$400	.....	.....	.....	.....	1:350$000	.....	616$500	70:284$460
	Guerra	2.554,5	4.578	7:041$900	9.009	396$160	10.301	124$260	135.497	1:007$770	42	1:069$800	8	64$700	352$000	.....	46$500	10:103$090
	Justiça	478	5.403	6:815$000	2.648	195$640	455	9$660	1.628	25$720	23	139$560	.....	.....	3:074$000	148$400	770$400	11:178$380
	Imperio	1.063	68	6:831$000	1.074	29$680	.....	.....	286.407	1:325$540	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44$000	8:230$220
	Marinha	.....	2	16$100	.....	.....	.....	.....	8.703	10$360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7$500	33$960
	Fazenda	19	1	251$400	1.545	259$240	.....	.....	972	12$300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8$000	530$940
	Estrangeiros	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2$000	2$000
PROVINCIAS	Rio de Janeiro	162	2.297	6.599$700	15.423	1:130$060	134	9$180	.....	.....	23	142$140	.....	.....	.....	.....	324$200	8:205$280
	Minas Geraes	43	248	1:484$300	615	24$920	.....	.....	.....	.....	24	128$120	.....	.....	.....	.....	14$700	1:652$040
	S. Paulo	6	76	315$500	72	3$710	.....	.....	24.630	134$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3$600	457$010
	Estrada do Ferro d'Oeste de Minas	3	.....	54$600	134	25$820	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80$420
	Somma	5.602,5	24.361	67:234$350	160.703	11:624$820	244.502	10:303$220	1.389.395	13:289$290	112	1:479$620	8	64$700	4:776$000	148$400	1:837$400	110:757$800
	Prolongamento e ramaes da Estrada de Ferro D. Pedro II	34	1	509$300	10.776	2:048$180	267	45$040	379.030	6:722$780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10$000	9:335$300
	TOTAL GERAL	5.636,5	24.362	67:743$650	171.479	13:673$000	244.769	10:348$260	1.768.425	20:012$070	112	1:479$620	8	64$700	4:776$000	148$400	1:847$400	120:093$100

Secção de Contabilidade, 1.a subsecção, 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

B 24. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração dos transportes em serviço da Estrada e concedidos gratis, durante o anno de 1880.

	VERBAS	PASSAGENS			BAGAGENS E ENCOMMENDAS			MERCADORIAS			TOTAL GERAL
		1ª Classe	2ª Classe	Producto	Volumes	Kilos	Producto	Volumes	Kilos	Producto	
SERVIÇO DA ESTRADA	Via Permanente	1.315	14.625	20:152$300	5.040	143.000	2:305$920	1.014.133	28.115.000	59:053$920	81.512$140
	Trafego	371	75	13:832$280	14.052	124.000	11:189$280	17.872	121.000	15:280$680	40.302$240
	Locomoção	90	522	550$800	...	...	...	159.460	67.962.000	200:202$600	200:753$400
	Telegrapho	666	171	3:048$480	2.676	94.000	3:361$440	2.676	25.000	8:460$000	14:869$920
DIVERSAS CONCESSÕES	Companhia Brazil Industrial	70	...	246$900	...	...	...	...	...	...	246$900
	» União Valenciana	...	...	...	...	...	...	...	201.156	1:975$090	1:975$090
	» Leopoldina	...	...	...	...	...	...	...	3.982.961	32:075$640	32:075$640
	» União Minoira	...	...	...	...	...	...	...	440.488	2:528$290	2:528$290
	Instituto Fluminense d'Agricultura	...	...	...	...	...	...	...	4.865	22$220	22$220
	Construcção (passes a omproiteiros)	33	...	549$600	...	...	...	...	...	...	549$600
	Estrada do Ferro d'Oostedo Minas	...	...	...	...	...	...	...	2.379.845	28:055$400	28:055$400
	Igreja de Nossa Senhora do Desengano	...	...	...	...	...	...	...	9.564	198$440	198$440
	Directoria da Fazenda Provincial do Minas Goraes	...	...	...	...	...	...	...	182	12$520	12$520
	Transportos de saccos vasios	...	...	...	...	...	...	...	2.043.500	83:943$660	83:943$660
		2.545	15.393	38:380$360	21.768	361$000	16:856$640	1.194.441	105.303.561	431:808$460	487:045$460

Secção do contabilidade, 1.ª Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

B 25.—E. F. D. PEDRO II.— Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1880

ANNOS	CORTE		S. CHRISTOVÃO		S. FRANCISCO XAVIER		MACHUCHO		ENGENHO NOVO		TODOS OS SANTOS		ENGENHO DE DENTRO		PIEDADE		CASCADURA		SAPOPEMBA		TOTAL GERAL	
	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTO	N.º DE PASSAGENS	PRODUCTOS
1861	62.130	31:106$450	5.756	3:042$100	2.685	1:094$200	.....	.....	39.855	11:132$920	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23.103	19:112$100	.....	.....	136.559	71:819$100
1862	68.104	35:111$610	6.821	3:118$700	3.656	1:591$400	.....	.....	43.767	15:506$140	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21.069	19:985$100	.....	.....	146.269	78:613$200
1863	71.701	37:[illegible]$510	6.110	3:019$800	5.136	2:199$340	.....	.....	48.200	16:806$220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23.610	18:616$400	.....	.....	160.122	78:190$150
1864	86.681	36:715$[illegible]	6.077	2:8[illegible]$040	10.167	3:329$600	.....	.....	53.316	16:104$720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29.791	17:621$540	.....	.....	189.301	77:287$560
1865	95.656	3[illegible]:171$150	6.870	2:700$[illegible]	16.201	3:626$100	.....	.....	57.793	16:016$610	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32.987	18:235$612	.....	.....	207.760	77:456$336
1866	106.821	[illegible]:197$124	7.792	2:938$[illegible]	20.340	3:111$610	.....	.....	61.341	18:[illegible]$510	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36.912,5	20:063$881	.....	.....	233.216,5	82:619$718
1867	131.558	42:108$[illegible]	11.013	3:169$180	23.1[illegible]	3:359$120	.....	.....	74.2[illegible]8	25:202$165	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11.543	20:115$621	.....	.....	281.649	89:287$300
1868	202.092,5	57:246$111	23.0[illegible]	5:3[illegible]$[illegible]	35.975	7:9[illegible]$164	.....	.....	29.148	23:132$880	699	215$010	.....	.....	.....	.....	5[illegible].226	21:020$[illegible]	.....	.....	425.829,5	120:017$012
1869	255.921	[illegible]9:610$[illegible]	38.153,5	7:283$210	43.126	9:326$240	13.153	3:113$610	59.168	21:921$780	28.880	8:666$410	.....	.....	.....	.....	56.014	23:961$260	.....	.....	531.065,5	156:151$180
1870	279.110	77:[illegible]	28.169	5:151,560	15.2[illegible]	10:204$920	16.983	4:677$640	52.205	22:730$700	36.303	11:003$180	.....	.....	.....	.....	58.072	21:715$100	.....	.....	530.480	155:393$710
1871	291.950	[illegible]:395$[illegible]	31.011	6:27[illegible]$010	13.161	9:226$000	20.130	5:256$000	57.258	23:633$110	13.008	12:600$620	1.309	203$110	.....	.....	64.254	24:017$900	.....	.....	583.211	162:111$000
1872	321.454	90:503$[illegible]	31.[illegible]18	6:8[illegible]$000	15.111	9:503$800	29.163	7:[illegible]$800	91.512	27:[illegible]$910	49.832	11:701$500	11.171	1:[illegible]$160	.....	.....	68.293	25:149$100	.....	.....	658.116	182:215$210
1873	336.875	109:[illegible]$920	43.176	8:126$010	16.8[illegible]	11:919$200	37.511	9:321$8[illegible]	103.923	19:[illegible]$700	65.[illegible]	19:932$720	19.559	5:955$100	7.150	2:195$110	75.304	27:157$[illegible]	.....	.....	781.[illegible]	221:609$[illegible]
1874	380.0[illegible]9	92:[illegible]	38.061	[illegible]	29.[illegible]6	[illegible]	30.361	5:625$000	101.198	21:175$100	66.638	17:641$300	27.0[illegible]	7:[illegible]	12.763	3:230$[illegible]	88.382	27:120$700	.....	.....	785.413	186:655$[illegible]
1875	501.[illegible]	10[illegible]	45.172	6:153$[illegible]	15.9[illegible]	7:047$800	32.111	7:[illegible]$200	115.435	26:536$100	86.201	19:3[illegible]	31.171	7:581$[illegible]	20.185	4:568$[illegible]	113.359	28:651$[illegible]	.....	.....	1.017.313	202:351$750
1876	564.199	110:[illegible]	45.911	7:[illegible]$700	33.742	7:156$[illegible]	43.077	9:[illegible]$[illegible]	181.911	[illegible]:134,810	95.[illegible]	21:125$100	37.029	8:666$400	29.106	6:521$[illegible]	123.301	30:601$200	.....	.....	1.209.781	227:935$910
1877	676.781	135:[illegible]	46.[illegible]	6:7[illegible]$000	8[illegible].110	17:[illegible]$[illegible]	52.106	11:[illegible]$000	217.187	38:393$800	113.350	25:896$500	49.612	10:[illegible]$200	35.100	7:621$000	163.393	39:968$500	39.802	18:611$700	1.458.132	314:881$000
1878	605.513	121:[illegible]	45.911	7:[illegible]$000	42.010	22:581$[illegible]	55.861	10:[illegible]$000	282.[illegible]	38:[illegible]$000	107.511	25:301$000	51.747	11:[illegible]$000	37.411	7:331$100	115.185	35:570$000	36.489	10:921$100	1.474.089	296:279$000
1879	722.115	130:[illegible]$500	11.205	6:[illegible]$000	105.770	21:257$[illegible]	93.516	12:337$000	310.733	36:[illegible]$000	103.134	21:516$700	83.854	18:[illegible]$000	37.[illegible]28	8:120$200	100.918	[illegible]$000	.....	.....	1.636.355	299:614$100
1880	702.359	111:[illegible]$500	13.850	9:1[illegible]$00	43.271	11:[illegible]$000	108.743	13:[illegible]$200	259.662	34:110$000	99.[illegible]	22:353$000	79.6[illegible]	16.418$000	13.900	2:000$000	136.589	30:[illegible]$000	.....	.....	1.561.135	259.318$000

No dia 29 de Novembro de 1873 a companhia de carris de ferro Villa Isabel inaugurou o trafego de sua linha até Engenho Novo, fazendo concorrencia á Estrada de Ferro D. Pedro II no transporte de passageiros entre a Côrte e as estações dos suburbios até o Engenho Novo, o que explica o desenvolvimento que logo em 1874 se nota no movimento de passageiros e respectivas rendas d'aquellas estações.
Em Janeiro de 1879 a estação de Sapopemba deixou de ser estação dos suburbios.

Secção de contabilidade, 1.ª sub-secção, 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

B 26. — E. F. D. PEDRO II. — Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e carros desde 1859 até 31 de Dezembro de 1880

ANNOS	TONELADAS METRICAS		MERCADORIAS												CARROS FRETADOS	ANIMAES E CARROS ENGLOBADAMENTE	ANIMAES	CARROS
	BAGAGENS	ENCOMMENDAS	EM TONELADAS METRICAS	EM PALMOS CUBICOS	EM PALMOS LINEARES	AGUARDENTE EM PIPAS	LENHA EM ACHAS	TELHAS	CARVÃO EM SACCOS	SACCOS VASIOS EM VOLUMES	FUMO, AGUARDENTE E OUTROS GENEROS EM VOLUMES	GENEROS ALIMENTICIOS EM VOLUMES	FUMO E GENEROS ALIMENTICIOS EM VOLUMES	VOLUMES DIVERSOS				
1859	.....	.....	39 425.430	264.607	192.459	382,5	308.440	61.070	14.381	3.621	8.778	10.161	26.685	8.306	113,5			
1860	.....	.....	55.055.464	248.692	169.350,5	58	.....	58.500	5.292	2.325	.....	.....	18.167	5.710	.....			
1861	1.102.453	.....	54.260.580	408.330	326.315	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 039		
1862	1.006.923	.....	43.447.731	228.598	180.513	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20.434		
1863	1.019.635	.....	44.636.608	292.771	201.891	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12.317		
1864	1.161.938	.....	49.806.479	307.535	180.409	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.627		
1865	1.164.195	.....	67.248.328	318.047,5	378.673	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(a) 2.110	2.374	29
1866	1.335.302	.....	71.510.839	539.445,5	221.327	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.633	54
1867	1.599.641	.....	98.464.311	698.036,5	248.569	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.755	56
1868	1.712.057	.....	97.071.173	792.641	453.451,5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11.159	80
1869	1.772.486	.....	152.772.213	827.478	337.845,5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17.272	162
1870	2.089.477	.....	151.457.835	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28.584	205
1871	2.470.618	.....	165.925.101	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28.275	254
1872	2.437.237	.....	162.879.702	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47.224	155
1873	3.105.486	.....	176 466.438	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45.214	246
1874	3.751.798	.....	208.871.439	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30.882	209
1875	4.799.117	.....	245.193.997	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29.478	235
1876	5.445.439	.....	244.805 603	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37.692	338
1877	3.885.505	(b) 2.858.706	272.842.895	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38.377	401
1878	1.338.260	5.480.011	289.090.915	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37.034	321
1879	1.323.659	6.854.296	320.965.695	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39.540	549
1880	1.540.275	7.482.980	327.174.113	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46.384	508

(a) Até o 1.º semestre de 1865, a estatistica de animaes e carros era englobada. Começou a discriminação de 2.º semestre.
(b) Começou-se a despachar encommendas; até então só havia bagagens.
Secção de Contabilidade (1.ª Sub-secção). 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

B 27.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração do movimento e receita do ramal de macacos nos annos de 1861 a 1880

Annos	Estações	Passagens		Bagagens		Encommendas		Animaes		Carros		Mercadorias				Multas	Rendas diversas	Armazenagens	Telegrapho	Total dos productos
		Numero	Producto	Kilos	Producto	Kilos	Producto	Quantidade	Producto	Numeros	Producto	Kilogrs.	Palmos cubicos	Palmos lineares	Producto					
1861 (a)	Macacos	15.801	39 179$041	31.785	2 322$580	...	...	4 832	4 836$710	...	...	8.197 629	253	760	137 317$850	40$000	...	17$640	...	179:791$171
1862	Macacos	36 780	105 128$316	51 800	6 187$170	...	...	6.185	6.330$780	...	...	18.097.587	156	1.728	229 503$200	61$000	...	96$000	...	117 611$616
1863	Bifurcação	124	642$860	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2$000	644$860
1864 (b)	Macacos	26 720	73.318$718	79.841	5.393$520	...	...	3 219	6.377$000	...	...	11.971.893	8 164	2 383	255.941$330	50$000	...	110$000	422$710	341 615$218
1865	Bifurcação	374	775$000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	775$000
1866	Macacos	12.865	30 586$253	18.683	2 165$100	...	...	851	2 173$150	...	...	7.101 021	20.920	2 549	105 128$560	3$000	...	21$240	291$500	110.970$114
1867	Bifurcação	95	179$500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6$500	179$500
1868	Macacos	1.918	11 166$900	20 355	709$881	...	...	221	602$010	3	21$500	2.017.811	21.987	15.077	29 656$780	...	...	...	431$500	12 347$281
1869	Bifurcação	99	194$220	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25$000	193$720
1870	Macacos	3.917	9 116$551	22.035	551$180	...	...	133	199$850	2	28$500	1.010.027	7.211	7	12.912$010	...	...	4$980	175$000	21 273$521
1871	Bifurcação	221	378$000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3$500	378$000
1872	Macacos	5.919	11 877$712	16 122	1.115$890	...	...	522	601$250	1	25$000	2.291 103	8.115	5 313	35 129$750	...	...	4$320	192$280	50 917$892
1873	Bifurcação	112	97$200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	18$000	98$000
1874	Macacos	3.110	5 535$772	25.909	371$340	...	...	1 567	1 292$570	...	...	642 513	6.330	820	9.361$540	...	...	5$700	83$500	16 622$642
1875	Bifurcação	57	20$200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	20$200
1876	Macacos	1 999	5 211$350	29 805	415$560	...	...	1 678	3 711$220	1	6$500	690.717	22.170	6.116	12 017$600	...	...	8$120	93$100	21 518$950
1877	Bifurcação	56	48$200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	48$200
1878	Macacos	2.723	5 194$890	30 112	451$170	...	...	8.572	6 277$150	...	...	676 611	...	...	10 336$220	...	...	7$560	121$500	22 391$750
1879	Bifurcação	11	12$500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12$500
1880	Macacos	3.592	7 184$781	26.226	193$220	...	...	11 993	11 102$640	...	...	756.719	...	...	869$510	...	...	8$400	197$000	29.785$290
1881	Bifurcação	5	17$000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17$000
1882	Macacos	4 909	9.721$000	24.177	729$390	...	...	10.221	7 069$350	...	...	572.831	...	...	8 557$100	...	...	25$700	911$300	26.282$450
1883	Bifurcação	58	37$500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	20$500	58$000
1884	Macacos	1.311	8 237$000	29.999	668$860	...	...	3 330	2.119$690	...	...	569 371	...	...	7.998$140	...	...	21$600	212$700	19 178$410
1885	Bifurcação	183	96$700	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	32$800	129$500
1886	Macacos	5 337	11 195$400	24.817	799$890	...	...	845	563$160	...	...	903.751	...	...	11 797$210	...	...	51$700	363$300	25 077$960
1887	Bifurcação	121	170$000	373	6$580	...	...	2	2$880	...	...	217 178	...	...	1 822$150	...	...	...	10$000	2 012$610
1888	Macacos	6.778	10 553$900	10 916	803$150	...	...	678	111$220	...	...	199 185	...	...	11 755$000	...	...	195$000	521$900	21 130$750
1889	Bifurcação	193	321$100	1.059	129$000	...	...	...	...	...	...	531 121	...	...	1 566$110	...	...	...	11$100	1 931$000
1890	Macacos	6 591	8 625$101	40.877	820$000	...	...	251	116$860	...	...	710.183	...	...	7 272$130	...	98$000	36$520	377$000	17 391$610
1891	Bifurcação	353	264$100	274	1$000	...	...	1	5$000	...	...	51 386	...	...	604$000	...	6$000	...	3$000	880$500
1892	Macacos	6 708	9 818$400	30 088	777$130	6.021	180$600	64	11$000	1	6$100	988 238	...	...	9.717$081	5$000	38$400	465$110	216$000	20 968$371
1893 (d)	Bifurcação	253	197$100	...	...	...	...	...	...	...	...	3.528	...	...	153$320	...	...	...	...	350$720
1894	Macacos	6.365	8 637$500	6.183	301$210	32.891	760$910	81	93$390	...	...	1 203.135	...	...	10 022$690	...	101$910	39$000	250$000	20 214$140
1895	Bifurcação	5 692	8 703$900	7 745	314$110	18.323	303$000	51	83$180	1	5$100	2 168 730	...	...	11 591$720	15$000	100$660	18$500	210$700	21 298$800
1896	Macacos	5.510	8 051$180	4.361	181$900	17.768	788$560	73	93$480	3	30$350	2 142.202	...	...	13.621$220	...	110$520	...	234$600	23 437$110

(a) A Estação de Macacos foi aberta ao trafego no dia 1 de Agosto de 1861 para viajantes, e para mercadorias em 7 de Setembro do mesmo anno.
(b) A Estação do Rodeio foi aberta ao trafego no dia 12 de Julho de 1863.
(c) Em consequencia de desmoronamentos que se deram na linha, entre Bifurcação e Rodeio, no dia 18 de Dezembro de 1866, ficou alli o transito interrompido até 12 de Fevereiro de 1867, e as cargas e passageiros desviaram-se para a estação de Macacos, que produziu o augmento que se nota na referida estação em 1867.
(d) Em 21 de Maio de 1878 foi supprimida a venda de bilhetes e despachos na estação de Bifurcação.

Secção de contabilidade, 1.ª sub-secção, 28 de Fevereiro de 1881.

O Contador, *Manoel José de Oliveira Braga.*

B 28.—E. F. D. PEDRO II.—Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada até 31 de Dezembro de 1880

ANNOS	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	3.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1858.....	.....	.....	.....	(1) 29.841	(1) 47:746$520
1858.....	(2) 2.992	(2) 27.111	(2) 55.168	(2) 85.271	(2) 109:846$710
1859.....	25.663,5	86.224,5	76.338,5	188.926,5	289:376$994
1860.....	42.707,5	91.807,5	101.247	235.762	341:995$620
1861.....	52.666,5	108.305	118.409	279.380,5	(3) 383:923$426
1862.....	59.715	110.901	129.619	300.235	(4) 431:063$176
1863.....	66.248	97.347	141.171	304.766	(5) 399:640$265
1864.....	60.877	69.496	223.323	353.696	(6) 421:382$014
1865.....	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(7) 442:632$968
1866.....	55.803	49.600	300.124	405.529	481:274$312
1867.....	71.440,5	66.697	342.242,5	480.380	561:785$456
1868.....	120.996,5	132.602	415.069,5	668.668	737:984$739
1869.....	132.283	187.988,5	458.271,5	778.543	852:736$050
1870.....	212.439	124.727	459.260	791.426	831:985$130
1871.....	308.859	43.351	551.260	903.470	1,025:995$450
1872.....	346.833	43.415	623.373	1.013.621	1,178:022$020
1873.....	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1,329:768$280
1874.....	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1,464:450$670
1875.....	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1,577:918$550
1876.....	674.142	61.241	(8) 1.115.953	1.851.336	1,689:487$340
1877.....	832.255,5	1.412.922,5	.....	2.245.178	2,082:471$570
1878.....	800.730,5	1.392.626,5	.....	2.193.357	2,063:695$630
1879.....	894.980	1.588.975	.....	2.483.955	2,335:092$550
1880.....	695.661,5	1.873.482	.....	2.569.143,5	2,283:043$910

(1) 1.º Semestre.

(2) 2.º Semestre.

(3) 9:724$746
(4) 22:373$862
(5) 15:860$274
(6) 2:531$286
(7) 2:033$250

} Rendimento do Ramal do Macacos durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido o producto de cada anno.

(8) Em o 1.º de Novembro do 1876, foi supprimida a 2.ª classe no trem do interior passando a 3.ª a ter a denominação de 2.ª mas conservando as taxas d'aquella classe.

Secção de contabilidade, 1.ª sub-secção, 23 de Fevereiro de 1881.—O Contador, *Juvenal José de Oliveira Braga.*

C. 1.—E. F. D. PEDRO II.—Mappa da distribuição do pessoal do trafego e do telegrapho em 31 de Dezembro de 1880

| EMPREGOS | Escriptorio do trafego | Conducção de fonos | Telegraphistas | Escriptorio da 1ª secção do movimento | Côrte | 1ª classe: Gamboa | 1ª classe: Barra do Piraí | 1ª classe: Entre Rios | 1ª classe: Ponto Novo da Cleopina | 1ª classe: Cachoeira | 2ª classe: S. Diogo | 2ª classe: Engenho Novo | 2ª classe: Cascadura | 2ª classe: Méier | 2ª classe: Deodoro | 2ª classe: Pavuna | 2ª classe: Nova Iguaçu | 2ª classe: Maxeque | 3ª classe: Belforteira | 3ª classe: Macabuzinho | 3ª classe: Queimados | 3ª classe: Pombal | 3ª classe: Santa Ana | 3ª classe: Comprido | 3ª classe: Lima | 3ª classe: Paraíba do Sul | 3ª classe: Bergantim | 3ª classe: Parahyba | 3ª classe: Matheus Barbosa | 3ª classe: João Gomes | 3ª classe: Cisi | 3ª classe: Barbacena | 3ª classe: Chiaque | 3ª classe: Tapiceria | 3ª classe: Ribeira Alegre | 3ª classe: Pinheiro | 3ª classe: Volta Redonda | 3ª classe: Barra Mansa | 3ª classe: Divisa | 3ª classe: Ponto Novo | 3ª classe: Itatiaya | 3ª classe: Boa Vista | 1ª classe: S. Francisco Xavier | 1ª classe: Escoriço de Queiroz | 1ª classe: Aracajú | 1ª classe: Campo Grande | 1ª classe: Santa Cruz | 1ª classe: Macacos | 1ª classe: Oriente | 1ª classe: Sobral | 1ª classe: Palmeiras | 1ª classe: Mendes | 1ª classe: Pindamonhangaba | 1ª classe: Tamoios | 1ª classe: Conceição | 1ª classe: Cassia | 1ª classe: Espirito Santo | 1ª classe: Cachoeira | 1ª classe: Ortigão | 1ª classe: Juiz de Fora | 1ª classe: Graminha | 1ª classe: Chapéo d'Uvas | 1ª classe: Mantiqueira | 1ª classe: João Aires | 1ª classe: Santa Fé | 1ª classe: Santa | 1ª classe: Quebra Pino | 1ª classe: Conceição | 1ª classe: Funil | 1ª classe: Giraú | 1ª classe: Queluz | 1ª classe: Lavrinhas | 1ª classe: Cruzeiro | Paradas: S. Christovão | Bilhucello | Pontes de Lanhos | Vieira | TOTAES |
|---|---|---

C 2.—E. F. D. PEDRO II.—Despeza do trafego no 1.º semestre de 1880

MEZES	ADMINISTRAÇÃO CENTRAL E CONTADORIA		CONDUCÇÃO DE TRENS		ESTAÇÕES		TOTAL GERAL		
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro	9:010$805	474$715	22:886$674	713$850	58:889$982	5:236$551	90:787$461	6:425$116	97:212$577
Fevereiro	8:671$619	882$795	20:663$307	757$875	60:525$540	2:228$619	89:860$466	3:869$289	93:729$755
Março	10:182$737	176$948	22:301$309	878$375	60:696$541	9:240$514	93:180$587	10:295$837	103:476$424
Abril	8:835$623	547$074	20:183$364	1:008$723	59:147$782	9:668$132	88:166$769	11:223$929	99:390$698
Maio	8:488$574	1:116$815	21:529$748	694$229	64:342$814	4:905$615	94:361$136	6:716$659	101:077$795
Junho	9:850$182	1:049$156	22:511$582	697$585	60:586$128	11:624$269	92:947$892	13:371$010	106:318$902
	55:039$540	4:247$503	130:075$984	4:750$637	364:188$787	42:903$700	549:304$311	51:901$840	601:206$151
	59:287$043		134:826$621		407:092$487				
Despeza do trafego no 2.º semestre de 1880									
Julho	8:747$576	660$902	22:055$912	757$832	63:811$632	7:886$639	94:615$120	9:305$373	103:920$493
Agosto	9:217$790	341$910	22:398$381	573$089	67:268$049	6:922$360	98:884$220	7:837$359	106:721$579
Setembro	11:371$377	512$534	23:947$554	539$628	70:159$595	9:789$928	105:478$526	10:842$090	116:320$616
Outubro	9:776$579	610$136	23:231$914	691$818	73:978$718	7:830$058	106:987$211	9:132$012	116:119$223
Novembro	9:517$698	235$614	22:467$053	699$946	71:537$830	9:911$667	103:522$581	10:847$227	114:369$808
Dezembro	10:467$432	515$969	24:320$990	735$203	71:952$596	11:539$610	106:741$018	12:790$782	119:531$800
	59:098$452	2:877$065	138:421$804	3:997$516	418:708$420	53:880$262	616:228$676	60:754$843	676:983$519
	61:975$517		142:419$320		472:588$682				
DURANTE O ANNO	114:137$992	7:124$568	268:497$788	8:748$153	782:897$207	96:783$962	1.165:532$987	112:657$683	1.278:189$670

Escriptorio do trafego, 28 de Fevereiro de 1881.—*Manuel José de Souza Vieira*, official.

D I. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração dos telegrammas transmittidos durante o anno de 1880 em serviço da Estrada, do Governo e de particulares

MEZES	EM SERVIÇO DA ESTRADA		EM SERVIÇO DO GOVERNO		EM SERVIÇO DE PARTICULARES		IMPORTANCIA
	TELEGRAMMAS	PALAVRAS	TELEGRAMMAS	PALAVRAS	TELEGRAMMAS	PALAVRAS	
Janeiro.....	3.582	49.718	18	922	1.487	32.637	3:067$000
Fevereiro.....	4.768	6.644	61	2.280	1.493	33.523	3:455$600
Março.....	4.952	95.200	12	720	1.750	36.125	3:805$100
Abril..... ...	4.976	96.101	29	1.740	1.963	37.975	4:033$300
Maio.....	5.084	101.600	64	5.124	2.285	45.710	4:122$610
Junho.....	6.850	137.000	58	1.360	3.231	64.620	4:054$500
Julho.....	6.625	136.259	69	2.563	2.350	47.657	4:249$100
Agosto.....	7.481	149.620	25	1.250	2.134	42.780	4:057$400
Setembro.....	8.018	170.350	27	1.350	2.308	46.560	4:146$850
Outubro.....	7.586	151.829	44	2.200	2.121	42.420	4:066$880
Novembro.....	7.772	156.400	23	1.154	2.371	47.456	3:998$850
Dezembro.....	8.780	175.608	66	3.915	2.288	45.767	4:251$550
	76.474	1.426.329	496	24.578	25.781	523.230	47:308$740

Escriptorio do Telegraphe, 28 de Fevereiro de 1881.— O chefe interino do serviço telegraphico, *Aarão Leal de Carvalho Reis.*

D 2.— E. F. D. PEDRO II — Demonstração da despeza mensal com o serviço nas Estações e com a conservação das linhas e apparelhos, obras novas e luz electrica em 1880

MEZES	SERVIÇO NAS ESTAÇÕES			CONSERVAÇÃO DAS LINHAS E APPARELLHOS			LUZ ELECTRICA			OBRAS NOVAS			TOTAL GERAL
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL.	
Janeiro	6:802$950	760$684	7:563$634	401$500	162$090	563$590	150$000	170$510	320$510	1:013$500	.....	1:013$500	9:461$234
Fevereiro	6:995$061	760$683	7:755$744	384$500	18$500	403$000	150$000	133$900	283$900	441$500	.....	441$500	8:884$144
Março	7:247$013	827$505	8:074$518	401$500	9$756	411$256	150$000	208$124	358$124	438$500	1:154$255	1:592$755	10:436$653
Abril	6:166$360	3:108$472	9:274$832	395$000	141$848	536$848	150$000	25$179	175$179	292$000	169$007	461$007	10:447$866
Maio	7:305$375	1:290$960	8:596$335	521$500	108$771	630$271	106$436	89:412	195$848	.....	.....	.....	9:422$454
Junho	7:924$279	1:018$360	8:942$639	455$000	74$132	529$132	156$000	42$790	198$790	.....	.....	.....	9:670$561
Julho	7:355$226	1:415$178	8:770$404	463$500	94$260	557$760	153$000	116$389	269$389	.....	.....	.....	9:597$553
Agosto	7:211$517	1:817$400	9:028$917	461$500	277$343	738$843	150$000	164$263	314$263	.....	.....	.....	10:082$023
Setembro	7:850$542	12:023$620	19:874$162	455$000	502$219	957$219	150$000	134$400	284$400	401$000	211$300	612$300	21:728$081
Outubro	7:470$636	2:169$746	9:640$382	463$500	199$749	663$249	133$000	110$195	243$195	361$000	1:000$000	1:361$000	11:907$826
Novembro	7:528$996	23:291$120	30:820$116	405$000	227$375	632$375	150$000	280$000	430$000	.....	.....	.....	31:882$491
Dezembro	8:183$015	343$000	8:526$015	463$500	275$210	738$710	136$000	151$440	287$440	.....	.....	.....	9:552$155
	88:040$970	48:826$728	136:867$698	5:271$000	2:091$253	7:362$253	1:734$436	1:626$602	3:361$038	2:947$500	2:534$562	5:482$062	153:073$041
Proporção da despeza do Almoxarifado que tocou á Secção do Telegrapho	.....	.....	1:187$927	.....	.....	48$370	.....	.....	37$623	.....	.....	.....	1:273$920
	88:040$970	48:826$728	138:055 625	5:271$000	2:091$253	7:410:623	1:734$436	1:626$602	3:398$661	2:947$500	2:534$562	5:482$062	154:346$961

Escriptorio do Telegrapho, em 28 de Fevereiro de 1881.

Aarão Leal de Carvalho Reis, Chefe interino do serviço telegraphico.

E 1.—E. F. D. PEDRO II—Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1880.

EMPREGOS E OFFICIOS	ESCRIPTORIO			CONDUCÇÃO DOS TRENS					OFFICINAS E DEPOSITOS										
	ENGENHO DE DENTRO	S. DIOGO	BARRA	S. DIOGO	BELEM	BARRA	ENTRE RIOS	NA LINHA	ENGENHO DE DENTRO	S. DIOGO	CÔRTE	BELEM	BARRA	E. RIOS	CACHOEIRA	PORTO NOVO	RIO NOVO	BARBACENY	TOTAL
Chefe	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	1
Ajudante	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	1
Official	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	1
Escripturarios	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	4
Armazenista	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	2
Amanuenses	2	2	...	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	5
Auxiliares de escripta	3	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	4
Engenheiro auxiliar	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	..	....	....	....	....	....	....	1
Desenhistas	....	....	....	....	....	....	....	....	4	....	....	..	....	....	....	....	....	....	4
Praticantes	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	..	....	....	....	....	....	....	2
Chefes de deposito	....	....	....	1	....	1	1	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	3
Machinistas	....	....	....	....	....	....	....	64	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	64
Foguistas da noite	....	....	....	1	....	1	1	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	3
Foguistas	....	....	....	....	....	....	....	103	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	103
Lubrificadores	....	....	....	....	....	....	....	29	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	29
Limpadores de machinas	....	....	....	2	....	...	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	2
Carvoeiros	....	....	....	10	6	5	5	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	26
Limadores	....	....	....	....	....	....	....	....	103	19	....	..	2	2	....	....	....	....	126
Torneiros	....	....	....	....	....	....	....	....	67	8	....	..	....	....	....	....	....	....	75
Carpintoiros	....	....	....	....	....	....	....	....	118	1	3	..	2	....	....	....	....	....	124
Caldoireiros	....	....	....	....	....	....	....	....	66	4	....	..	....	....	....	....	....	....	70
Fundidores	....	....	....	....	....	....	....	....	31	....	....	..	....	....	....	....	....	....	31
Ferroiros	....	....	....	....	....	....	....	....	50	6	....	..	....	....	....	....	....	....	56
Modeladores	....	....	...	....	....	....	....	....	6	....	....	..	....	....	....	....	....	....	6
Pintores	....	....	....	....	....	....	....	....	25	....	....	..	....	....	....	....	....	....	25
Conservadores dos carros	....	....	....	....	....	....	...	....	27	6	6	2	6	3	2	2	1	1	56
Pedreiros	....	....	....	....	....	....	....	....	8	....	....	..	....	....	....	....	....	....	8
Foguista da machina fixa	....	....	...	....	...	....	....	....	5	1	....	..	....	....	....	....	....	....	6
Trabalhadores	....	....	....	....	....	....	....	....	36	7	....	..	....	....	....	....	....	....	43
Guardas	....	....	....	....	....	....	....	....	16	7	....	..	4	....	....	....	....	....	27
Totaes	13	3	1	14	6	7	7	196	565	59	9	2	14	5	2	2	1	1	907

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1881.

Official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

E 2.—E. F. D. PEDRO II.—Consumo de combustivel e lubrificantes por serviços e secções, e por locomotiva-kilometro no anno de 1880

SERVIÇOS	SECÇÕES	KILOMETROS PERCORRIDOS	TOTAL				POR LOCOMOTIVA KILOMETRO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			CARVÃO KILOS	GRAXA KILOS	ESTOPA KILOS	OLEO KILOS	CARVÃO KILOS	GRAXA KILOS	ESTOPA KILOS	OLEO LITROS
VIAJANTES	Suburbios	161.898	1.805.849	2.116	803	5.349	11,153	0,013	0,004	0,033
	1.ª Secção	101.885	1.021.386	1.801	826	3.250	11,024	0,017	0,008	0,031
	2.ª Secção	76.975	1.042.052	2.468	723	1.706	13,537	0,032	0,009	0,022
	3.ª Secção	74.224	586.462	1.478	426	1.809	7,900	0,019	0,005	0,024
	Ramal do S. Paulo	130.608	1.012.520	2.636	740	3.023	7,752	0,020	0,005	0,023
	Ramal do Macacos	6.516	65.571	109	48	204	10,063	0,016	0,007	0,031
MIXTOS	1.ª Secção	147.132	2.001.045	3.217	1.054	4.520	13,600	0,021	0,007	0,030
	2.ª Secção	109.682	2.322.415	4.691	1.580	4.239	21,174	0,042	0,014	0,038
	3.ª Secção	143.120	2.100.912	5.810	1.156	4.466	14,677	0,040	0,009	0,037
	4.ª Secção	135.787	1.512.144	4.440	1.127	4.194	11,136	0,032	0,008	0,030
	5.ª Secção	151.560	1.683.386	4.818	1.254	4.630	11,106	0,031	0,008	0,030
	Ramal do S. Paulo	252.719	2.549.462	7.938	1.518	5.879	10,086	0,031	0,006	0,023
	Ramal do Porto Novo	104.354	1.111.260	3.123	806	3.079	10,648	0,029	0,007	0,029
	Ramal do Santa Cruz	51.398	465.875	852	224	1.667	9,083	0,016	0,004	0,032
	Ramal do Macacos	6.479	84.995	137	42	194	13,118	0,021	0,006	0,029
CARGAS	1.ª Secção	81.094	1.102.959	2.074	648	2.584	13,601	0,025	0,007	0,031
	2.ª Secção	86.069	1.846.349	3.812	1.328	3.313	21,451	0,044	0,015	0,038
	3.ª Secção	9.642	121.772	355	81	279	12,629	0,036	0,008	0,028
	4.ª Secção	25.717	336.764	841	241	893	13,094	0,032	0,009	0,034
	5.ª Secção	13.064	173.393	379	106	303	13,272	0,028	0,008	0,023
	Ramal do S. Paulo	10.894	123.948	564	96	328	11,377	0,051	0,008	0,030
	Ramal do Porto Novo	10.681	146.390	372	101	309	13,705	0,034	0,009	0,028
LASTROS	1.ª Secção	16.107	219.548	616	166	461	13,630	0,038	0,010	0,028
	2.ª Secção	16.236	236.182	766	160	388	14,546	0,047	0,009	0,023
	3.ª Secção	6.457	65.961	269	64	271	10,215	0,041	0,009	0,041
	4.ª Secção	9.207	116.461	421	129	309	12,649	0,044	0,013	0,033
	5.ª Secção	12.373	177.318	548	168	368	14,331	0,044	0,013	0,029
	Ramal de S. Paulo	23.595	235.282	1.492	194	719	9,971	0.063	0,008	0,030
	Ramal do Porto Novo	13.501	148.948	594	149	521	11,032	0,043	0,011	0,038
	Ramal do Santa Cruz	5.624	72.063	269	59	178	12,813	0,047	0,010	0,033
	Manobras	134.630	2.111.374	5.638	1.630	3.956	15,682	0,041	0,012	0,029
	Totaes em 1880	2.129.229	26.600.745	64.649	17.617	63.389				
	Totaes em 1879	2.058.809	26.146.728	106.847	23.636	70.219				
	Médias em 1880	.....	.....	.....	.....	.....	12.493	0,030	0,008	0,029
	Médias em 1879	.....	.....	.....	.....	.....	12,636	0,051	0,011	0,033
	Differenças em 1880. Mais...	60.420	454.017							
	Differenças em 1880. Menos.	.....	.....	42.198	5.989	6.830	0,143	0,021	0,003	0,004

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1881.—O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

1.994599

E 3.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração de todas as despezas pela Secção da Locomoção em 1880

DESIGNAÇÃO		PESSOAL	MATERIAL	TOTAES PARCIAL	TOTAES TOTAL
CONTA DO CUSTEIO CONCERNENTE A LOCOMOÇÃO					
Administração e escriptorio		54:532$099	.....	.....	54:532$099
Officinas e depositos — Locomotivas	Reparações ordinarias	60:921$335	37:734$285	98:655$620	304:392$157
	Reparações extraordinarias e reconstruções	158:770$143	46:966$394	205:736$537	
Officinas e depositos — Carros de viajantes e do correio	Reparações ordinarias	35:123$098	31:245$129	66:368$227	108:656$602
	Reparações extraordinarias e reconstrucções	24:480$942	17:807$433	42:288$375	
Officinas e depositos — Wagões de cargas	Reparações ordinarias	63:201$640	100:931$240	164:132$880	186:774$235
	Reparações extraordinarias e reconstrucções	5:465$941	17:175$414	22:641$355	
Officinas e depositos — Wagões diversos	Reparações ordinarias	15:857$610	28:724$332	44:581$942	84:231$821
	Reparações extraordinarias e reconstrucções	16:126$793	23.523$085	39:649$879	
Conducção dos trens de viajantes, mixtos e de cargas		254:761$907	604:211$927	858:973$834	863:261$012
Evontuaes		2:864$925	1:422$253	4:287$178	
Total da despeza do custeio concernente a Locomoção		692:106$433	909:741$493	.....	1.601:847$926
CONTAS DIVERSAS					
Conducção dos trens do lastro por conta da via permanente		17:229$050	28:734$103	45:963$153	396:439$560
Matorial rodante. Obras novas por conta do capital		2:494$067	795$221	3.289$288	
Fornecimentos a diversos debitado ao deposito central		101:393$296	104:163$329	205.556$625	
Officinas do Engenho de Dentro, augmento das mesma por conta do capital		29:958$852	38:292$260	68:251$112	
Materiaes diversos para os depositos da Locomoção, conta dos mesmos		73:379$382	.....	73:379$382	
TOTAL GERAL		916:561$080	1.081:726$406		1:998:287$486

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1881.—O official. *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

E 4.—E. F. D. PEDRO II.—Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante em 1880

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	DESPEZAS			
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAES PARCIAES	TOTAES GERAES
1.º Locomotivas:				
Depositos. — Reparos ordinarios	39:152$056	22:681$999	61:834$055	304:392$157
Officinas.— » »	24:769$279	15:052$286	36:821$565	
» » extraordinarios e reconstrucções	158:770$143	46:966$394	205:736$537	
2.º Carros de viajantes e do correio:				
Officinas.— Reparos ordinarios	32:577$405	27:364$743	59:942$148	108:656$602
» » extraordinarios e reconstrucções	24:480$942	17:807$433	42:288$375	
Depositos. » ordinarios	2:545$693	3:880$386	6:426$079	
3.º Wagões de cargas:				
Officinas.— Reparos ordinarios	21:135$297	66:559$667	87:694$964	186:774$235
» » extraordinarios e reconstrucções	5:465$941	17:175$414	22:641$355	
Depositos.— » ordinarios	42:066$343	34:371$573	76:437$916	
4.º Wagões diversos:				
Officinas.— Reparos ordinarios	14:364$922	25:629$671	39:994$593	84:231$821
» » extraordinarios e reconstrucções	16:126$793	23:523$086	39:649$879	
Depositos » ordinarios	1:492$688	3:094$661	4:587$349	
				684:054$815

Escriptorio da Locomoção em 28 de fevereiro de 1881.

O official *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

E 5. — E. F. D. PEDRO II. — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço de conducção dos trens em 1880

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL							TOTAL GERAL
		CARVÃO	LUBRIFICANTES	AGUA	OLEO	ESTOPA	DIVERSOS	TOTAL	
Locomotivas... Trens de suburbios	18:618$000	33:408$169	981$824	.....	3:033$405	448$074	1:700$000	39:574$472	58:189$472
» do interior	215:630$182	433:377$977	27:114$415	3:388$031	30:325$072	8:947$736	27:932$577	531:085$808	746:715$990
» de lastro	17:229$050	23:527$632	2:352$306	.....	1:750$360	621$413	482$392	28:734$103	45:963$153
Totaes	251:477$232	490:313$778	30:448$545	3:388$031	35:108$837	10:017$223	30:114$969	599:391$383	850:868$615
Carros—Trens de viajantes, mixtos e cargas	20:513$725	.....	27:864$090	.....	4:419$602	1:162$447	108$508	33:554$647	54:068$372
Total em 1880	271:990$957	490:313$778	58:312$635	3:388$031	39:528$439	11:179$670	30:223$477	632:946$030	904:936$987
» » 1879	249:976$762	.....	.....	.....	.....	.....	.....	686:486$453	936:463$215
Differenças em 1880 mais	22:014$195								
Differenças em 1880 menos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53:540$423	31:526$228
Custo por locomotiva—kilometro 1880	$127	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$297	$424
» » » 1879	$128	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$331	$459
Differenças em 1880 mais	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Differenças em 1880 menos	$001	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$034	$035

OBSERVAÇÕES

DESPEZA DAS LOCOMOTIVAS	Totaes 1880	251:477$232	599:391$383	850:868$615
	Totaes 1879	228:355$147	640:343$294	868:698$431
	Differença em 1880 mais	23:122$095		
	Differença em 1880 menos	.....	40:951$911	17:829$816
	Kilometros 1880	118	284	399
	Kilometros 1879	110	309	419
	Differença em 1880 mais	8		.....
	Differença em 1880 menos	.....	28	20

Escriptorio da locomoção, 28 de Fevereiro de 1881.

Diogo José Leite Guimarães Junior, Official.

F. 1. — E. F. D. PEDRO II. — Quadro do pessoal da Via-permanente em 31 de Dezembro de 1880 (não incluindo o pessoal occupado na construcção da Estação Maritima da Gamboa)

DIVISÕES	ESCRIPTORIO								PESSOAL ORDINARIO DA LINHA																										PESSOAL EXTRAORDINARIO								PESSOAL PROVISORIO				PESSOAL PARA AS OBRAS COMPLEMENTARES ENTRE SITIO E DARBAENA										TOTAL GERAL
															Turmas ordinarias		Turmas de circulação		Turmas de lastro																Turmas extraordinarias								Turma				Turmas ordinarias		Turma especial		Turma de lastro							
	Engenheiros em chefe	Contadores	Escripturarios	Amanuenses	Auxiliares de escripta	Desenhadores	Servente	Total	Chefe de secção	Desenhadores	Conductores	Amanuenses	Escripturarios	Mestres de linha	Feitores	Trabalhadores	Feitores	Trabalhadores	Feitores	Trabalhadores	Guardas diurnos	Guardas nocturnos	Ferreiros e malhadores	Serralheiros	Selleiros	Pintores	Serventes	Total	Feitores	Trabalhadores	Carpinteiros	Pedreiros	Canteiros, carouqueiros e serventes	Calceteiros	Serventes	Total	Feitores	Trabalhadores	Feitores, carouqueiros e serventes	Total	Mestre de linha	Feitor	Trabalhadores	Feitor	Trabalhadores	Feitor	Trabalhadores	Carpinteiros	Canteiros, carouqueiros e serventes	Total	
1.ª Divisão	1	2	1	3	12	1	1	21	1	1	1	1	3	1	15	90	2	10	1	16	22	5	5	2	1	1	2	10	146	2	12	8	5	8			35	2	10		20														21
2.ª dita											1	1		3	12	70	1	5			14	2	10	2			1	1	116									2	22	30	54														254
3.ª dita									1	1	1	1		3	12	72	1	3			3	2	2	2			1	1	113			1	1	8			16			10	10													150
4.ª dita											1	1		3	12	72	1	5	1	14	5	2	2	2	1	1	1	129									12	18	12	32														139
5.ª dita									1	1	1	1		3	11	66	1	5			6	4	4	2		1	1	5	113									1	9		10														161
6.ª dita											1	1		3	12	72	1	5			2	1	2	2			1	2	105																										121
7.ª dita											1	1		2	6	34	1	5	1	16	1	2	1	2					75																										105
1.ª Divisão Ramal de S. Paulo									1	1	1	1		3	11	66	1	5			2	2	2	2			1	1	103													1	3	33	1	9	1	19	1	21	95	170
2.ª dita											1	1		3	10	60	1	5	1	16	1	3	2	2		1	1	1	112									2	18	20	40														113
3.ª dita											1	1		3	11	66	1	5			1	2	2	2			1	1	103					1	1	2	(*) 2	20		22														136
Ramal de Santa Cruz											1	1		2	7	42	2	10			2	1	3	2			1	6	81									1	14		15														115
Ramal do Porto Novo											1	1		1	13	78	1	5			1	6	1	2			1	6	120	1	9	6	1	6			23	1	22	20	30														133
	1	2	1	3	12	1	1	21	4	1	12	12	3	36	132	787	14	50	1	65	69	35	34	21	1	1	12	53	1,371	3	21	18	16	22	1	1	82	16	152	92	260	1	3	33	1	9	1	19	1	21	95	1,815

(*) Uma das formas trabalha alternadamente na 2.ª e 3.ª Divisão do Ramal de S. Paulo.

Escriptorio da Via-permanente em S. Diego, 28 de Fevereiro de 1881. — *Joaquim José de Silveira Almeida.*

F 2.— E. F. D. PEDRO II. — Demonstração de toda a despeza effectuada pela secção da « Via Permanente » com o custeio e obras novas da Estrada e edificios durante o anno de 1880

	TRABALHOS	1.ª SECÇÃO			2.ª SECÇÃO			3.ª SECÇÃO			4.ª SECÇÃO			5.ª SECÇÃO			RAMAL DE SANTA CRUZ			RAMAL DE MACACOS			RAMAL DE S. PAULO			RAMAL DE PORTO NOVO			TOTAES			Importancia por paragraphos
		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	
I	Por conta do custeio																															
	I																															
	Pateira e guarda da Linha	34:683$675	1.096$977	35.780$652	14.843$125	788$233	15.631$359	6.347$530	473$187	5:070$717	7.034$475	212$351	7.246$826	2.128$350	117$327	2.245$677	1.493$400	81$361	574$161				3.417$500	360$250	3:777$750	2.602$050	375$135	2.977$185	72.377$525	3.458$779	75.836$304	75:836$304
	II																															
	Conservação ordinaria da Linha	78:269$741	37.894$907	116.164$651	59:742$982	35.669$033	95.411$145	400.833$663	60.965$614	461.799$277	85.447$987	51.303$544	136.751$531	93.227$002	57.500$629	150.727$631	42.931$886	25.083$561	68.015$450	2.914$217	1.313$150	4.227$367	163.184$210	89.402$756	252.586$966	70.754$779	43.951$567	114.706$346	697.170$900	406.081$376	1.103.252$261	
	Pequenas reparações e conservação de obras de terra e arte, cercas, cancellas, etc.	23.399$850	6.125$571	29.514$421	30.553$173	10.515$331	41.068$504	21.206$983	5.075$467	26.282$450	22.251$401	7.018$544	29.269$944	22.952$100	5.831$467	28.783$567	7.070$250	1.950$110	9.020$359	650$150	300$00	950$150	67.879$075	11.847$682	79.726$757	18.774$100	9.215$577	27.989$677	211.473$925	59.614$100	271.087$025	
	Pequenas reparações nos edificios, caixas e cortamentos d'agua	7.581$125	3.589$273	11.171$398	2.064$200	6.478$457	8.542$657	1.399$075	1.503$01	2.902$079	7.473$925	3.021$210	10.495$135	1.879$291	1.622$161	3.501$451	591$075	215$341	806$416	148$700	195$311	343$011	4.621$007	1.524$167	6.145$174	2.191$250	915$159	3.106$409	30.550$157	21.188$199	51.738$351	
	Somma	109.186$716	47.814$751	157.003$472	92.359$505	53.681$061	145.211$566	428.973$263	67.517$285	496.490$548	115.812$112	64.377$598	180.189$710	119.178$342	64.976$757	184.155$099	50.599$611	27.270$317	77.869$928	1.632$867	1.339$61	4.972$014	217.584$622	105.775$595	323.360$217	85.718$129	51.142$603	129.860$739	939.194$582	485.947$750	1.425.142$332	1.425:142$332
	III																															
	Transformação da linha de trilhos de ferro para trilhos de aço, construcção, augmentos e modificações de linhas, desvios e ramaes	10.214$559	12.558$120	22.772$679	2.558$000	1.263$125	3.821$126	152$100	2.989$420	3.141$520	2.068$350	38.524$577	60.592$927										4.583$200	122.004$125	126.587$325	2.604$150	63.791$500	66.458$650	9.474$100	247.312$622	256.786$722	
	Grandes reparações e reconstrucções de obras de terra e construcção de pontes e bueiros	21.202$906	9.014$553	30.217$459	43.687$353	6.615$787	50.303$140	15.506$425	478$910	15.985$335	13.275$623	807$410	16.082$963	15.968$075	1.496$701	17.464$776	1.109$525	854$744	2.024$269				700$000	1.242$132	1.942$132	1.010$500	675$703	1.685$203	90.874$200	22.610$711	113.484$911	
	Construcção de cercas na linha e nas estações	5.741$850	1.555$104	7.296$954	2.171$000	1.501$128	3.672$128	1.825$000	2.473$633	4.298$633	1.601$000	870$030	2.471$030										62.875$171	1.939$614	64.814$785	15.844$225	11.001$017	26.845$242	105.455$102	31.277$634	136.732$736	
	Grandes reparações, modificações e reconstrucções dos edificios	10.721$000	5.296$109	15.017$109	1.750$000	1.908$520	3.657$520	3.335$525	981$595	4.317$120	4.917$125	681$411	5.598$536	163$000	807$118	1.969$118	3.445$125	1.607$102	5.052$227				5.241$075	2.429$518	7.670$593	2.634$100	720$51	3.354$651	22.396$525	7.645$211	30.041$736	
	Idem, idem de casas de turmas, telheiros, ranchos e aguadas	17.625	135$561	153$186	616$000	258$145	874$145				135$100	222$135	357$235	25$000	74$122	99$122							1.655$018	2.695$892	4.350$910	7.913$600	6.785$520	14.699$120	27.917$231	20.192$408	50.109$639	
	Idem, idem de caixas e cortamentos d'agua	614$100	322$900	937$000	693$000	3.301$169	3.994$169	192$500	2.185$997	2.378$497	299$500	4$500	294$000										305$020	39$116	344$136	117$000	159$905	306$905	4.346$275	381$056	4.727$331	
	Somma	50.329$400	28.797$445	79.126$797	50.481$353	19.846$489	69.327$842	21.357$450	10.579$268	31.936$718	21.842$750	62.314$652	86.157$402				131$525	79$03	211$561				18$500	176$791	1.657$291	28$700	21$905	124$605	2.546$525	9.051$167	11.597$692	
	IV													16.656$875	2.379$209	18.836$084	10.278$575	3.710$336	13.988$911				79.108$316	133.172$578	208.881$894	30.711$575	80.216$922	111.928$497	224.209$382	363.636$967	621.863$976	621.863$976
	Administração																															
																													69.444$990	32.473$947	101.918$707	101.918$707
																																2.227:162$879
II	Obras novas por conta do credito ordinario																															
	Obras complementares na 1.ª Secção	51.810$844	39.100$014	90.910$858																									51.810$844	39.100$014	90.910$858	
	Prolongamento da linha do Ramal do Campinho até Cascadura	454$100	83$936	538$036																									454$100	83$936	538$036	
	Construcção de um desvio morto na estação da Cachoeira para baldeação dos passageiros																															
	Construcção de pontes e bueiros	4.655$675	714$039	5.369$714																									4.655$675	714$039	5.369$714	
	Construcção de cercas na linha e nas estações da 5.ª Secção e Ramal de Santa Cruz																6.309$000	1.992$807	8.301$807				271$000	254$933	525$933				271$000	254$933	525$933	
	Construcção da rotunda em S. Diogo	225$000	2.936$284	3.162$284																				8.113$375	8.113$375				7.958$675	10.550$621	18.509$296	
	Construcção do edificio das officinas da Locomotiva em S. Diogo		6.517$112	6.517$112										5.516$000	1.992$503	10.519$503	1.111$500	1.572$670	3.684$170										9.677$500	6.566$125	16.243$175	
	Construcção do armazem de Engenho, mal de fomo, etc.		1.430$188	1.430$188																									226$100	2.204$250	2.162$350	
	Construcção do edificio para escola dos operarios nas officinas de Engenho de Dentro																													6.517$112	6.517$112	
	Construcção de um balheiro para abrigo de conducras nas officinas de Engenho de Dentro																													1.430$188	1.430$188	
	Collocação da marchina da luz electrica na estação da Côrte	2.491$925	3.906$382	6.398$307																									2.491$925	3.906$382	6.398$307	
	Construcção das estações da Piedade, Inhaúma e Cruzeiro	6.955$050	5.672$042	2.527$092				4.581$850	433$40	1.015$390														22$500	525$500				3.039$900	6.105$542	1.105$392	
	Construcção de um compartimento na estação de Sapopemba para commodo do pessoal do Trafego																	383$017	383$017											383$017	383$017	
	Augmento da rotunda da Barra																															
	Construcção dos abrigos de machinas em Belem e Rio Novo	703$200	36.257$36	4.352$936	2.095$50	3.763$169	5.858$119					172$979	172$979																2.798$750	3.793$148	6.591$898	
	Construcção de casas de residencia dos agentes das estações de Itabiraí e Mallaco Barbosa										1.275$125	991$457	2.266$582																1.275$125	991$457	2.266$582	
	Construcção dos abrigos de carros de Rio Novo e Resende										108$000	185$150	293$150											138$000	138$000				108$000	323$150	431$150	
	Construcção de uma carreira em Santa Cruz																							62$000	62$000					62$000	62$000	
	Construcção de um embarcadouro de gado em Santa Cruz																															
	Construcção de casas de turmas e outras	2.511$525	4.146$657	6.658$182	1.209$520	141$537	1.350$057	196$000	121$473	317$473	1.308$500	3.125$365	4.433$865	1.218$500	183$205	1.401$705	35$000	264$016	299$016										4.277$125	4.113$257	8.390$382	
	Construcção de cercas de turmas e outras		368$621	368$621				275$100	2.372$014	2.647$114				78$000	352$278	430$278	99$000	6$45	105$045										109$100	231$136	340$236	
	Construcção de casas de turmas e outras																920$125	819$521	1.739$646										520$00	201$016	721$016	
	Construcção de cercas de turmas e outras																												109$000	65$95	165$095	
	Somma	70.686$91	63.751$231	134.437$25	1.175$960	3.905$706	5.081$66	2.316$850	2.818$991	5.135$841	5.686$625	4.769$257	10.455$882	6.878$350	5.848$708	12.391$018	11.483$125	4.136$996	15.620$121				3.930$600	3.895$750	7.826$350				16.554$300	2.119$708	26.674$008	
																													31$500	2.781$920	3.013$420	
																							6.091$600	12.275$738	18.367$338				101.618$924	95.438$100	201.056$024	201.056$024
																																2.138:019$603
III	Obras novas por conta de creditos especiaes																															
	Obras no ramal da Estação maritima da Gamboa	151.457$783	264.689$408	416.147$190																									152.181$521	273.603$669	425.417$190	
	Obras complementares de que trata o Aviso n.º 89 de 27 de Setembro de 1880 do Ministerio da Agricultura	5.297$550	3.185$572	9.482$122	32.006$600	6.890$830	38.897$430	9.873$100	757$592	10.630$692	6.364$350	2.977$197	9.341$547				11.029$675	4.675$244	16.615$919				12.009$01	2.788$600	14.779$014	3.313$530	1.884$198	5.197$014	80.673$116	21.617$233	105.292$349	530.409$539
	Total geral																															2.215.988$643

Escriptorio da Via Permanente, 28 de Fevereiro de 1881.

Joaquim José da Silveira Arcanjo.

F 3.—E. F. D. PEDRO II. Demonstração das despezas feitas pela Secção da Via Permanente em 1880, por conta das outras repartições da Estrada e de diversos e indemnisadas á referida Secção.

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Locomoção	7:107$150	3:771$487	10:878$637
Trafego	7:680$715	387$908	8:068$623
Telegrapho	1:152$575	156$529	1:309$104
Almoxarifado	3:095$800	220$427	3:316$227
Construcção do prolongamento	40:220$700	13:571$277	53:791$977
Ramal do Paty do Alferes	11:209$618	21$152	11:230$770
Estrada de Ferro de S. Paulo e Rio de Janeiro	426$628	159$911	586$539
Estrada de Ferro do Ooste	172$800	410$929	583$729
Companhia de «Carris Urbanos»	2$725	$	2$725
Empreza de transporte de gado em pé	3:068$777	1:622$766	4:691$543
Ministerio da Guerra	6$900	.....	6$900
Ministerio da Marinha	14$000	.....	14$000
Francisco Paulo de Almeida	57$600	99$845	157$445
Antonio Augusto de Carvalho & P. Antonio de Oliveira	72$500	16$078	88:578
Ricardo Gomes da Silva	24$600	11$181	35$781
Somma	74:313$088	20:449$490	94:762$578

Escriptorio da Via Permanonte, 28 de Fevereiro de 1881.

Joaquim José da Silveira Azevedo.

F. 4. — E. F. D. PEDRO II. — Emprego de dormentes, trilhos e accessorios no anno de 1880

SECÇÕES	Trilhos Barlow		Trilhos Brunel		Trilhos Vignoles				Dormentes		Cruzamentos		Chaves			Talas			Parafusos			Grampos		Rebites		Abrepelas		Calços	
					de 15 k		de ferro e aço						simples		duplas	de ferro			para fixar de ferro		para talas de madeira								
	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Novos	Usados	de madeira	Novos	Usados		Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados
EM SUBSTITUIÇÃO NA LINHA E ESTAÇÕES																													
1.ª Secção							313	2.131,90 m	13.989		4	9	9			382	51		5.201	216		35.698	5.646	100		5.112		316	
2.ª Secção					3	27,15	74	330,25	12.639		6	6	4	1		1.100	834	6	11.522			37.378	600			4.425		22	
3.ª Secção					193	1.392,3	194	2.832,34	20.793		7	3	2	1		200	246	40	6.370	1.196	36	13.100						36	
4.ª Secção					2.21	14.102,15	1.238	12.500,90	22.617	105		2		1		1.381	20		14.344	2.367		51.125	8.780		117	5.410		2	
5.ª Secção							343	2.422,50	21.835	4				1		64			4.713	320		31.801	160			1.470		23	
Ramal de Santa Cruz							116	2.803,90	10.528	27						42			102			7.304	20	30		1.245		4	10
Ramal de Macacos							150	1.088,50	616	319							20		158			385	32						
Ramal de S. Paulo					1.53	38.558,27	4.1	20.715,77	32.955		2	2				2.110	2.270		35.971	9.360		182.502	12.564	430		5.800		223	
Ramal de Porto Novo					2.134	22.025,85	2.081	18.240,19	16.336		3	1		1		1.836	411		13.612	7.063		61.601	5.715			8		22	
					9.335	82.356,71	10.501	62.894,36	152.108	455	22	22	15	3	1	21.006	3.843	46	91.363	23.205	36	435.231	40.535	880	117	43.029		619	10
EM CONSTRUCÇÃO DE LINHAS E DESVIOS E MODIFICAÇÕES NOS JÁ ASSENTADOS																													
1.ª Secção	22	66,10 m			166	1.330,10 m	1.333	9.400,25 m	4.906	68	20	20	25	13		2.262	766		5.335	198		22.165	2.180	198		206		96	
2.ª Secção					17	115,35	303	2.176,10	1.321	70	5	8	6	3	2	409	136		1.271	496		6.166	150					93	
3.ª Secção					5	45,15	114	813,78	425		2					100	136		312	112		1.750						8	
4.ª Secção							107	817,63	356	183	1	1			1	130	98		70	655		1.160	268						
Ramal de S. Paulo							265	1.851,10	571	16		2	2	1		20	237		65	634		500	968						
Ramal de Porto Novo					11	98,82	36	262,91	70				1			12	76		116	120		500							
	22	66,10			199	1.689,52	2.155	15.321,57	7.722	481	28	34	33	17	3	2.936	1.599		7.191	2.735		32.111	3.606	198		206		201	
EM CONSTRUCÇÃO DE CERCAS, ESTACADAS E OUTROS SERVIÇOS																													
1.ª Secção	71	185,16 m	32	129,00 m			9.503	15.548,66 m	1.281	27							1.920		9.239	583		3.386	2.765	70	1.033	2.969	20	14	
2.ª Secção	1	25,50					635	4.512,10	29	110							18			75			228						
3.ª Secção	4	11,50					253	5.315,93	11	690							41			216			100		250	50			
4.ª Secção	73	219,00					387	2.721,07	203								81			351		900			65				
5.ª Secção							2.308	14.911,31	135	301			5			100	85		312	351		900			65				
Ramal de Santa Cruz							4.156	8.165,74	697	20						168	12		350	118		683	1.653		80				
Ramal de S. Paulo	33	163,50					1.535	11.829,20	152	1						20	116		50	572			690	120					
Ramal de Porto Novo	4	7,20					1.118	7.689,85	150	63							233			226			3.100		200				
	126	648,16	32	129,00			10.595	70.343,11	2.707	1.189			5			288	2.430		3.081	1.725		5.366	8.816	190	1.597	2.319	20	14	

Estatistica de Via permanente em S. Diogo, 28 de Fevereiro de 1881.

Joaquim José da Silveira Azevedo.

F. 5.—E. F. D. PEDRO II.—Mappa do movimento dos trilhos de aço no anno de 1880

SECÇÃO DA VIA PERMANENTE	SALDO DE 1879		RECEBIDOS NO ANNO DE 1880				SOMMA		SAHIDO NO ANNO DE 1880				SALDO PARA 1881	
DIVISÕES	Na Divisão	Na Secção ou Ramal	Das outras Divisões	Do Almoxarifado	TOTAL Na Divisão	TOTAL Na Secção ou Ramal	Na Divisão	Na Secção ou Ramal	Fornecidos a outras Divisões.	Empregados	TOTAL Na Divisão	TOTAL Na Secção ou Ramal	Na Divisão	Na Secção ou Ramal
1.ª Divisão da Côrte a Belém (1.ª Secção)	73	.....	.....	.....	.....	.....	73	.....	.....	55	55	.....	18	.....
Estação Maritima (1.ª Secção)	339	412	.....	120	120	120	459	532	300	111	411	466	8	66
2.ª Divisão de Belém á Barra, 2.ª Secção	64	64	.....	.....	.....	.....	64	64	.....	20	20	20	44	44
4.ª Divisão do Ubá a Entre-Rios 3.ª Secção	143	143	.....	1.200	1.200	1.200	1.343	1.343	.....	130	130	130	138	138
4.ª Divisão de Entre-Rios a Parahybuna (4.ª Secção)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.075	1.075	.....	.....	.....
5.ª Divisão de Parahybuna a Rio Novo (4.ª Secção)	141	141	.....	1.200	1.200	1.200	1.341	1.341	.....	1.141	1.141	2.216	200	200
1.ª Divisão da Barra a Barra Mansa (Ramal do S. Paulo)	.....	.....	150	1.950	2.100	.....	2.100	.....	.....	2.050	2.050	.....	50	150
2.ª Divisão da Barra Mansa a Itatiaia (Ramal do S. Paulo)	.....	100	.....	1.300	1.300	4.600	1.300	4.700	.....	1.300	1.300	4.550	.....	
3.ª Divisão do Itatiaia a Cachoeira (Ramal do S. Paulo)	100	.....	.....	1.200	1.200	.....	1.300	.....	.....	1.200	1.200	.....	100	
Ramal do Porto Novo do Entre Rios a Porto Novo	2	2	150	2.600	2.750	2.750	2.752	2.752	.....	2.452	2.452	2.452	300	300
SOMMA	862		300	9.570	9.870		10.732		300	9.534	9.834		898	

Escriptorio da Via permanente em S. Diego em 28 de Fevereiro de 1881.—*Joaquim José da Silveira Azevedo*

F. 6. — E. F. D. PEDRO II. — Mappa do movimento de dormentes de madeira no anno de 1880

DIVISÕES	SECÇÕES	SALDO DE 1879		RECEBIDOS NO ANNO DE 1880				SOMMA		SAHIDOS NO ANNO DE 1880					SALDO PARA 1881	
		Na divisão	Na secção ou ramal	Das outras divisões	Do almoxarifado	TOTAL Na divisão	TOTAL Na secção ou ramal	Na divisão	Na secção ou ramal	Fornecidos ás outras divisões	Fornecidos á locomoção	Empregados	TOTAL Na divisão	TOTAL Na secção ou ramal	Na divisão	Na secção ou ramal
1.a Divisão	1.a Secção	5.705	.....	200	19.489	19.689	.....	25.394	.....	1.400	500	17.514	19.414	.....	5.980	.....
Estação maritima	» »	669	6.374	400	1.900	2.300	21.989	2.969	28.363	200	.....	2.662	2.862	22.276	107	6.087
2.a Divisão	2.a »	2.008	.....	.....	16.949	16.949	.....	18.957	.....	200	.....	13.992	14.192	.....	4.149	.....
Ramal do Macacos	» »	.....	2.008	.....	.....	.....	16.949	.....	18.957	.....	.....	616	616	14.808	.....	4.149
3.a Divisão	3.a »	2.063	.....	.....	30.322	30.322	.....	32.385	.....	.....	.....	14.759	14.759	.....	17.626	.....
4.a »	» »	2.126	4.189	.....	28.627	28.627	58.949	30.753	63.138	.....	.....	6.540	6.540	21.299	15.495	33.121
4.a »	» »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8.718	8.718	.....	.....	.....
5.a »	4.a »	1.398	1.398	.....	24.916	24.916	24.916	26.314	26.314	100	.....	14.462	14.562	23.280	11.752	11.752
6.a »	» »	2.511	.....	100	21.706	21.806	.....	24.317	.....	.....	.....	12.851	12.851	.....	11.466	.....
7.a »	» »	2.076	4.587	200	20.859	21.059	42.865	23.135	47.452	.....	.....	9.180	9.180	22.031	13.955	25.421
1.a »	Ramal de S. Paulo.	775	.....	1.767	17.609	19.376	.....	20.151	.....	.....	.....	11.993	11.993	.....	8.158	.....
2.a »		1.420	6.654	3.235	11.802	15.037	51.658	16.457	58.312	312	.....	10.849	11.161	39.230	5.296	19.082
3.a »		4.459	.....	312	16.933	17.245	.....	21.704	.....	5.202	.....	10.874	16.076	.....	5.628	.....
Ramal do Santa Cruz		370	370	1.200	11.638	12.838	12.838	13.208	13.208	.....	.....	11.021	11.021	11.021	2.187	2.187
Dito do Porto Novo		3.020	3.020	.....	28.233	28.233	28.233	31.253	31.253	.....	.....	16.566	16.566	16.566	14.687	14.687
Somma		28.600		7.414	250.983	258.397		286.997		7.414	500	162.597	170.511		116.486	

Escriptorio da Via permanente em S. Diogo, 28 de Fèvereiro de 1881.

Joaquim José da Silveira Azevedo.

185.322.D107 107.987 LI.1